15e Année ☙ N° 700

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Tous les Samedis

17 Février 1912

VIE AU GRAND AIR

L'EQUIPE RUTT-STOL

Rutt (*à droite*) - Stol (*à gauche*) ont remporté la Course des Six-Jours de Berlin, couvrant 3.896 kil. 600.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT **THISBÉ** ED. PINAUD

EXPORT-AERO
202, Rue St-Denis, PARIS
JOUETS
GROS Tél. 209-60 DÉTAIL
Tous les Modèles
Spécialité d'Aéroplanes
Jeux de Salon
Jouets Scientifiques
Les Boxeurs
(Dernier Succès)
Catalogue franco

Bobsleigh
Patinage
Ski

SPORTS D'HIVER
L'air vif et le froid abiment la peau.
Pour prévenir ces inconvénients,
employer chaque jour la *célèbre*
CRÈME SIMON
Souveraine contre Crevasses, Gerçures.
MEMBRE DU JURY, HORS CONCOURS, TURIN 1911

Envoi Franco du Catalogue
PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VI^e^)
Téléphone 818-67
Aucune Succursale

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Epoque*
BARLET, 112, rue Réaumur
Soins du Buste. Epilation, Obésité. — *Renseignements gratis*

Lire *Je sais tout*
Paraissant le 15 de chaque mois

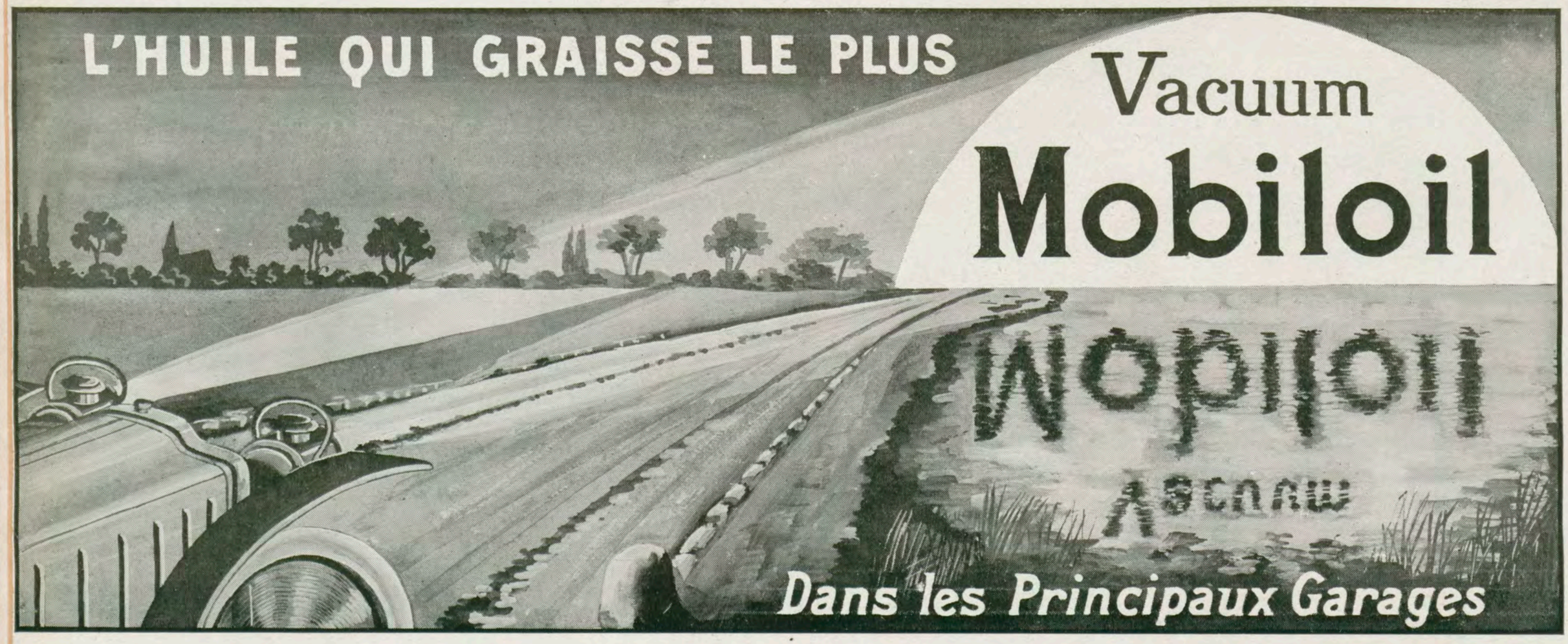
La Sauce
LEA & PERRINS
—donne du piquant et une saveur délicieuse aux mets les plus variés :—
potages, poisson,
viandes, sauces, gibier, volaille et salades.

Fournisseurs brévetés de Sa Majesté le Roi d'Angleterre.
La véritable Sauce "**WORCESTERSHIRE**" d'origine.
Vente en gros par LEA & PERRINS, à Worcester, Angleterre; CROSSE & BLACKWELL, Ltd., à Londres, et toutes maisons d'Exportation en général.

VOYAGES EN ESPAGNE A PRIX RÉDUITS

Diverses combinaisons de billets à prix réduits s'offrent aux voyageurs désireux de visiter l'Espagne. Outre les billets d'aller et retour de Paris aux villes principales de la Péninsule, délivrés par les Compagnies d'Orléans et de P.-L.-M., on trouve, toute l'année, au Bureau Commun des Compagnies de Chemins de fer Espagnols : 1° Des billets circulaires avec entrée en Espagne par la frontière d'Hendaye et sortie par celle de Cerbère, ou vice-versa ; 2° Des billets circulaires à itinéraire tracé par le voyageur ; 3° Des carnets kilométriques individuels et collectifs, permettant à leurs titulaires de voyager à leur guise sur les principaux réseaux espagnols.

Pour tous renseignements complémentaires s'adresser :
au Bureau Commun des Compagnies de Chemins de Fer Espagnols, 20, rue Chauchat, Paris



La Vie au Grand Air

N° 700 — 17 Février 1912

ABONNEMENTS :
France . . . . . 24 francs.
Étranger. . . . . 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre-Lafitte et Cie February 17 th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

LES AVIATEURS AUX SPORTS D'HIVER

A Chamonix, la semaine dernière, les aviateurs semblaient s'être donné rendez-vous pour se reposer des fatigues aériennes. C'est ainsi que la fameuse oiselle, Mlle Marvingt, l'éclectique sportswoman, y retrouva le capitaine-aviateur Echeman, et qu'ils s'adonnèrent ensemble aux plaisirs du ski et du bobsleigh.

LES SIX JOURS DE BERLIN (1)

LE DEPART DE L'EPREUVE

Les Six Jours de Berlin avaient réuni quinze équipes. Le départ fut donné à minuit, le samedi 3 février, et l'arrivée se fit vendredi dernier à minuit. Cinq équipes seulement terminèrent. Les incidents furent nombreux, depuis les chutes graves de Drobach, Wiley, Hoffmann et de notre compatriote Brocco, jusqu'à l injustice qui amena l'abandon de Comès-Walthour.

Voir l'article page 108

HALSTEAD-DROBACH

L'équipe américaine Halstead-Drobach s'est classé 4^e^, à une longueur de Root-Hill. Drobach, le second jour, dans une chute. s'était fait de nombreuses blessures qui nécessitèrent 18 points de suture.

MORAN-FOGLER

L'équipe américaine Fogler-Moran se classa seconde, à un quart de longueur, avec 3.896 kilom. 600, derrière Rutt-Stol et devant Root-Hill à un pneu. Rutt avait réussi à faire pénaliser Comès d'un tour.

SOMMAIRE

Rutt, Stoll et les gagnants des 6 jours de Berlin .. .. Couverture
Les aviateurs aux sports d'hiver. 105
Les Six Jours de Berlin 106
La guerre en aéroplane par le capitaine BELLENGER .. 107
Le secret de la grève des taxis-autos, par GEORGES PRADE. 108
Les six jours de Berlin, par J. M. 108
Moteurs légers et autres, par HENRI PETIT.. 108
Le pays de Galles bat l'Ecosse 109
Le Carnet du Sportsman.. 110
Deux matches de rugby, par JEAN AUGER. 111
L'aviateur Américain Robinson, tombe à la mer 112 et 113
Le tir au Pigeons à Monaco.. 114
La méthode d'arbitrer, par JACQUES MORTANE 115
Des goûts et des couleurs, par GÉO LEFÈVRE 115
Le Petit Dictionnaire sportif 116
Le Bloc-Notes de la semaine 117
Les familles de pur sang, par RENÉ RIONDET 118
Un peu de voltige, par E. MOLIER. 118
Les sports d'hiver.. 119
L'aviation militaire. 120
Le yachting à Nice. 120
La vie d'un Champion du Ring. par JIM JEFFRIES 121
Notre concours de Jeffries. 122

AVIATION

La guerre en aéroplane

Ce qu'aurait été la guerre de 1870, si nous avions eu la quatrième arme.

[Le capitaine aviateur Bellenger a prononcé, à la fête de l'A. G. Aé., dimanche dernier à la Sorbonne, une conférence remarquable sur l'utilisation de l'aéroplane en temps de guerre. Nous sommes heureux de pouvoir la publier ici en son entier. C'est un récit historique et sportif dont l'intérêt n'échappera à personne

VOULANT vous montrer à quels besoins de guerre répond l'aviation, il m'a paru intéressant, au lieu de me borner à un aride exposé didactique, d'aller saisir sur le vif ces besoins dans le cadre de faits de guerre. Ces faits, je les emprunterai aux événements de 1870. Ils sont vivants dans toutes les mémoires françaises. Ainsi, vous pourrez vous-mêmes contrôler que les besoins envisagés existent réellement et n'ont nullement été inventés pour les besoins de ma thèse.

Au commencement d'août 1870, nos forces étaient répandues de Thionville à Belfort le long de la frontière ; les troupes allemandes étaient groupées en trois armées, de la Sarre au Rhin.

En particulier, le premier corps français, commandé par le maréchal de Mac-Mahon, étendait ses divisions de Wissembourg à Strasbourg, flanqué à gauche par le cinquième corps (général de Failly) vers Bitche et Sarreguemines, à droite par le septième (général Félix Douay) à Colmar et Belfort.

En face de lui, la troisième armée allemande, sous les ordres du prince royal de Prusse, comptait à ce moment cinq corps d'armée, formant un total de 170 000 combattants. Ces cinq corps se massaient le 3 août au matin à 15 kilomètres de notre frontière, couverts par la quatrième division bavaroise dont les avant-postes venaient à 1.500 mètres des maisons françaises de Wissembourg.

Aucun aéroplane n'aurait pu évidemment supprimer l'infériorité numérique à laquelle nous condamnaient alors nos lois sur le recrutement militaire. Aucun aéroplane n'aurait pu empêcher que l'absence d'une bonne doctrine de guerre nous fit débarquer nos troupes en un cordon impuissant, le long de la frontière. Mais pourquoi cette disposition défectueuse était-elle maintenue ? Pourquoi, en particulier, le septième corps français, débarqué dans la Haute Alsace, y restait-il campé, loin des combats qui allaient se livrer ? C'est que l'état-major français ignorait tout des dispositions de l'adversaire, et craignait autant voir les Allemands passer le Rhin, que franchir la Sarre ou la Lauter. C'est qu'un régiment Wurtembergeois, posté à Fribourg en Brisgau, se livrait sur le Rhin à des démonstrations qui faisaient croire à la présence d'une armée allemande de ce côté. Pour ce seul régiment, nous avons immobilisé, jusqu'aux premiers coups de canon, trois divisions françaises, les divisions Liebert à Belfort, Conseil-Dumesnil à Colmar, de Lartigue à Strasbourg.

Supposez un instant que le grand état-major français eût disposé d'aviateurs dans l'une de ces trois villes : Fribourg est à 85 kilomètres de Belfort, à 40 de Colmar, à 66 de Strasbourg. Qu'il serait vite fait aujourd'hui de franchir en vol ces distances, et combien peu de temps pourrait durer le bluff de l'adversaire ! Le régiment Wurtembergeois aurait beau multiplier ses feintes, redoubler d'activité le long du Rhin ; quelques coups de fusils ou de canons, tirés derrière un obstacle, peuvent abuser l'éclaireur de cavalerie sur l'importance de la troupe qui les tire, mais nul subterfuge de ce genre ne peut tromper l'aviateur qui, derrière les tirailleurs, cherche les réserves et n'en trouve pas. Des ordres de concentration vers le nord auraient aussitôt été envoyés aux divisions de la Haute Alsace, et ces divisions, laissant les Wurtembergeois brûler leur poudre, seraient venues par Strasbourg et Haguenau rejoindre les combattants de Froeschwiller.

Vous savez ce qui, en réalité, est advenu : la découverte de l'erreur fut trop tardive ; un doute persista malgré tout : la division Conseil-Dumesnil, transportée au dernier moment par voie ferrée, se présenta sans artillerie sur le champ de bataille ; la division Liebert ne rejoignit pas du tout.

Ainsi l'aéroplane, s'il ne saurait empêcher un plan défectueux de mal répartir initialement les troupes, pourrait y remédier dans une certaine mesure, en signalant l'erreur commise assez à temps pour la réparer.

Le premier corps français, comme je le disais tout à l'heure, étendait le 3 août ses quatre divisions formant un total de 35.000 hommes de Wissembourg à Strasbourg, c'est-à-dire sur 50 kilomètres de profondeur ; alors que 170.000 allemands se massaient à 15 kilomètres de Wissembourg, dans un carré de terrain de 20 à 25 kilomètres de côté.

La dissémination de nos forces, dans cette région particulière, comme sur l'ensemble du théâtre des opérations, résultait d'erreurs de principes, mais elle ne persistait que par notre ignorance des mouvements de l'ennemi. Vainement, le maréchal de Mac-Mahon télégraphiait dans toutes les directions pour avoir des renseignements, à l'état-major général, au sous-préfet de Wissembourg, au maire de Reischoffen, au général de Nansouty à Seltz. De partout, venaient des informations vagues et contradictoires, plus propres à semer l'inquiétude qu'à lever des doutes. Des paniques se produisaient dans les villages de différents côtés, soit que la cavalerie allemande s'y fût réellement présentée, soit que des hussards français fussent pris de loin pour des Bavarois. Faute d'informations suffisamment sûres et précises, le maréchal de Mac-Mahon restait sur l'expectative. Et cependant, le temps passait et le péril augmentait.

LE CAPITAINE BELLENGER

Sans doute, les braves cavaliers qui s'immortalisèrent à Reischoffen, auraient pu, si, avec la bravoure, ils eussent conservé, aussi l'esprit d'initiative des Murat et des Lasalle, chercher à faire brèche dans les avant-postes ennemis pour atteindre le gros des forces allemandes ; mais il n'est pas certain qu'ils y auraient réussi ; en ce cas, ce n'eût été qu'au prix de lourds sacrifices, et ils n'auraient guère atteint que les premières lignes allemandes sans pouvoir en traverser toute la profondeur.

L'aéroplane, qui doit laisser à la cavalerie le soin de chercher la ligne des sentinelles et de relever le contour de l'ennemi, vole sans obstacles par-dessus cette ligne, pénètre dans ce contour jusqu'au centre des rassemblements ennemis. Il y avait 90 kilomètres à vol d'oiseau de Strasbourg, quartier général de Mac-Mahon, à Spire, quartier général du prince royal de Prusse. Wissembourg n'est pas à plus de 50 kilomètres de la plus éloignée de ces deux villes. Que sont ces distances en aviation ? Ainsi, d'un coup d'aile, plus vite, plus sûrement, plus complètement qu'une division de cavalerie, un aéroplane eut pu déchirer le voile qui cachait au maréchal les intentions de l'ennemi.

Moins d'une heure après l'ordre reçu, l'officier aviateur aurait plané sur Bergzabern, Billigheim, Rohrbach, Landau, Walsheim, où s'entassaient Prussiens et Bavarois, il eût plané sur le quartier général de la troisième armée allemande à Spire, rencontré à Maxau, Wurtembergeois et Badois en train de franchir le Rhin, et il serait revenu à Strasbourg rendre compte à son chef de l'immense danger qui le menaçait.

Si une première reconnaissance n'avait pas suffi, l'aviateur pouvait la renouveler, fouiller la rive droite du Rhin, constater qu'elle était vide, préciser dans les détails les observations déjà faites. Le maréchal, éclairé, aurait donné à temps les ordres de concentration nécessaires, et épargné un sanglant échec à la division Abel Douay.

(A suivre). CAPITAINE BELLENGER.

AUTOMOBILE

Le secret de la grève des taxi-autos

Les chauffeurs, avant de faire un bénéfice, doivent payer nombre de charges.

DIEU me préserve de vouloir faire ici de la politique ! Mais on peut examiner les événements politiques et sociaux, à la lueur des lois économiques, et si vous le voulez bien, c'est dans cet esprit que nous parlerons aujourd'hui de la grève des chauffeurs de taximètres automobiles.

Avant de discuter la question, posons-en tous les éléments. Ne négligeons, si vous le permettez, que ce que nous appellerons les arguments de style qui consistent à déclarer que les directeurs des compagnies sont des affameurs, et que les chauffeurs sont des bandits. Si leur métier était possible pour tous, à à l'heure actuelle, il n'est guère admissible que quatre mille hommes y renoncent de gaieté de cœur et d'autre part, si les compagnies pouvaient porter le pourcentage accordé à leur personnel de 27,50 0/0 à 33 0/0, comme celui-ci le demande, il est à présumer que les actionnaires n'auraient pas laissé pendant près de 80 jours 4.000 voitures au garage.

Le régime économique des taximètres dans Paris est assez compliqué. Alors que dans certaines villes comme Berlin, il n'y a qu'un tarif, en France ou plutôt à Paris, il y en a trois. Il y a des taximètres à drapeau bleu portant les chiffres 25/40, ce qui indique qu'on paie 25 centimes au kilomètre, avec deux voyageurs et 40 centimes avec un nombre supérieur. Il y a des taximètres à drapeau rouge pour lesquels on paie ainsi 33 centimes ou 40 centimes, il y a enfin des taximètres à drapeau blanc pour lesquels on paie 50 centimes le kilomètre. Les contrats entre loueurs et chauffeurs diffèrent peu. En voici la base essentielle. Le chauffeur paie son essence, et comme on n'a et comme on ne peut avoir aucun contrôle sur ce qu'il dépense réellement, comme seul il peut régler sa consommation exacte de carburant, et en modérant le gaz, et en ne s'offrant pas trop de kilomètres inutiles à la recherche du client, il est impossible de trouver un autre *modus vivendi* acceptable. Or c'est de là, nous l'allons voir, que naquit tout le mal.

Le chauffeur a encore d'autres frais. Il paie son laveur, et il paie dans la journée des hommes qui lui gardent sa voiture, quand il déjeune, dîne, ou profite d'un arrêt en station pour se réconforter à l'aide de quelques boissons chaudes l'hiver, fraîches l'été. Il y a là un petit casuel fixe qui oscille autour d'un franc cinquante par jour.

Enumérons maintenant des recettes. Les Compagnies donnent au chauffeur à l'heure actuelle 27, 50 0,0 des recettes marquées au compteur. Chiffrons un peu ce que cela représente. Prenons un des taxis de régime moyen, drapeau rouge, non seulement parce qu'ils représentent la moyenne, mais parce qu'ils représentent plus de 5.000 taxis sur les 6.000 que compte Paris, et notamment tous les taxis automobiles en grève.

Supposons qu'un chauffeur fasse dans sa journée 70 kilomètres utiles : c'est-à-dire 70 kilomètres avec les voyageurs à bord ; ce qui représente naturellement un nombre plus élevé de kilomètres, car on ne prend pas le client nouveau juste à l'endroi où l'on a déposé l'ancien. Avec les 6.000 taxis de Paris, cela représente une circulation moyenne utile de 420,000 kilomètres.

Pour faire la part large, nous supposerons que le chauffeur a chargé 17 clients. Dix-sept clients représentent, au tarif simple, de 25 à 30 personnes, soit que le client soit seul, soit avec un autre voyageur, et avec 6.000 taxis, c'est, vous le voyez de 150.000 à 180.000 personnes prenant chaque jour leur taximètre automobile.

Les taximètres à drapeau rouge marquent au compteur 0 fr. 75 pour les 900 premiers mètres et, nous l'avons dit, 0 fr. 33 par kilomètre supplémentaire ou, si vous le préférez, 0 fr. 10 par 300 mètres. A la fin de la journée indiquée plus haut, le taximètre aura donc marqué dix-sept fois 0 fr. 75, soit 12 fr. 75 pour dix-sept fois 900 mètres, soit 15 kilomètres 300. Il restera, en outre, du total de 70 kilomètres, 55 kilomètres environ à 0 fr. 33, le kilomètre, qui marqueront au compteur 18 fr. 15. Le compteur marquera donc au total 31 francs, exactement 29 fr. 90.

Laissons de côté la question des pourboires, nous y reviendrons. Que touche le chauffeur ? Il touche 27,50 0/0 de 31 francs, soit 8 fr. 50. Qu'a-t-il à dépenser ? D'abord cette somme fixe d'un franc cinquante, dont nous avons analysé les éléments ; il lui reste donc 7 francs. Il va payer son

essence. Combien ? C'est ici qu'apparaît tout le mal. Paris est non seulement l'une des villes du monde où l'on circule le plus malaisément, faute de dégagement, et grâce aux travaux de voirie dont elle est ornée, mais c'est aussi l'une de celles où l'essence, grâce à l'Etat et à la Ville, coûte le plus cher. Chaque litre d'essence est grevé de la modique somme de *trente centimes d'impôt*, dix centimes à l'Etat et vingt centimes à la Ville. Ce qui nous permet, de payer à l'heure actuelle, 56 centimes un litre d'essence à Paris, alors qu'à Londres, à Berlin ou à Bruxelles, il coûte moins de 0 fr. 25. Cet impôt inintelligent, car il frappe une matière d'emploi populaire comme éclairage, qui est avant tout un éclairage de pauvres gens, d'humbles, comme le pétrole et l'essence, date de l'époque où l'on protégeait contre ces produits, dits huiles américaines, les huiles nationales d'éclairage. C'était alors l'éclairage de luxe, aujourd'hui c'est l'éclairage populaire, mais cet impôt de 120 0/0 de la valeur du produit est resté.

Au début des taximètres automobiles, ceux-ci, peu nombreux, étaient pris d'assaut, comme ils le sont à l'heure actuelle. En temps ordinaire, il faut chercher le client, la circulation est des plus difficiles; il faut sans cesse démarrer, marcher aux petites vitesses peu multipliées; d'autre part la concurrence a fait augmenter la puissance des voitures, et d'ailleurs Paris l'exige. Les petites voitures, dans toutes les parties un peu rudes doivent changer de vitesse. Aussi y dépense-t-on au kilomètre beaucoup d'un produit très cher. Avec la plus stricte économie on arrive à 16 litres pour 100 kilomètres utiles, c'est-à-dire 100 kilomètres pendant lesquels on est chargé, ce qui représente souvent 120 kilomètres.

Dès lors le calcul est facile. Pour 70 kilomètres, cela nous donne 11 litres 200, et à 0 fr. 56 le litre, nous aurions un joli total de 6 fr. 30 d'essence. Il restait 7 francs, il reste maintenant 0 fr. 70 et les pourboires. Mettez si vous voulez 25 0/0 de pourboires, ce qui n'est pas, à beaucoup près, et vous n'arriverez pas à 8 francs de salaire. La vérité est encore en dessous, avec à peine 20 0/0 de pourboires, et un salaire de 7 francs, qui oblige à prendre deux repas dehors.

On conçoit la grève.

D'autre part, les Compagnies n'y peuvent plus rien. Si Paris est une ville où l'on dépense beancoup d'essence au kilomètre, c'est grâce à son sol où l'on a peu à peu remplacé le pavé de bois, quand il n'est pas troué, par l'immonde pavé de grès, c'est là où l'on consomme le plus de pneus, de ressorts, d'essence, d'embrayages au kilomètre. M. Michelin, qui fait autorité en la matière, me disait qu'à Paris les mêmes taxis, du même poids, de la même puissance, usent 60 0/0 de plus de pneus qu'à Londres.

Laissons de côté la voirie dont il est impossible de chiffrer exactement le coefficient de perte. Ne nous occupons que de l'impôt sur l'essence. La question se résume ainsi :

Quand un chauffeur a chargé 17 clients et couvert avec eux dans la voiture 70 kilomètres, il touche un salaire de 8 fr. 60 sur lequel il verse :

3 fr. 36 d'impôt;
2 fr. 92 au marchand d'essence;
1 fr. 50 en menus frais;
0 fr. 72 dans sa poche.

L'Etat et la Ville prélèvent donc un impôt réel, payable chaque jour d'avance, de 40 0/0 sur le salaire d'une catégorie de travailleurs.

Ils sont en grève.

GEORGES PRADE.

CYCLISME

Les six jours de Berlin

Pas plus que ceux de New-York, les six jours de Berlin ne sont exempts d'irrégularités.

RUTT et Stol ont remporté les Six Jours de Berlin. Ce succès était justifié par la valeur des deux coureurs qui réussirent à triompher déjà dans les Six Jours de New-York. Rutt parvint même à les gagner deux fois. Et c'est justement parce que le cycliste allemand avait une première chance pour prétendre à la victoire, qu'il aurait pu se dispenser du procédé peu chevaleresque qui consista à faire pénaliser son rival Comès. Lorsqu'on s'appelle Rutt, on ne devrait pas recourir à d'aussi piétres moyens. Le Basque étant entré en collision avec le Suisse Sutter et une chute s'étant produite, la foule prit à partie notre représentant et réclama contre lui. Rutt se joignit au concert d'imprécations et vint lui-même interpeller les juges en leur enjoignant de sévir contre Comès, celui-ci, certes, n'est pas toujours à l'abri des reproches, mais il faut avouer qu'il n'avait aucun intérêt à faire tomber Sutter qui se trouvait loin de lui dans le classement. Il eut le tort de faire la forte tête, de tirer la langue au public, de sembler le défier par des grimaces que nous lui avons vu souvent faire sur les pistes parisiennes, mais ce n'était pas une raison pour le pénaliser lui et Walthour, son équipier, d'un tour de piste, puisque le règlement ne l'ordonnait point. Les juges prirent une décision absolument arbitraire qu'ils n'auraient jamais appliquée d'ailleurs, s'il s'était agi d'un Allemand. Et ce fait a beaucoup diminué l'importance de la victoire de Rutt.

En dehors de cet incident, nombreux furent les accidents qui furent enregistrés durant les Six Jours. Les plus graves furent ceux de Wiley, qu'on désespéra de sauver pendant quelques jours à cause d'un ébranlement au cerveau, d'Hoffmann, de Drobach qui, grièvement blessé à la tête, dut se faire faire dix-huit points de suture et continua la course dans cet état pendant les quatre derniers jours, et de Brocco qui reçut un choc terrible à la figure, se brisant presque

COMÈS BROCCO

toutes les dents de la mâchoire supérieure. Ce fut d'autant plus regrettable que lui et son équipier Jacquelin faisaient l'admiration des Berlinois, enthousiasmés par leur valeur et leur endurance.

Quant aux Américains, ils semblent moins à leur affaire lorsqu'ils ne se trouvent plus à Madison-Square. Ils firent une belle course, certes, mais s'ils prirent les places d'honneur, ils durent s'incliner devant le sprint final de Rutt.

Et tandis que partout on organise des Six Jours, seul Paris ne connaît pas les émotions que peut provoquer semblable épreuve. Nous en sommes d'autant plus navrés que nous aurions été en droit d'espérer qu'enfin nous posséderions un règlement juste et fermé à toutes les combinaisons.

J. M.

AUTOMOBILE

Moteurs légers... et autres

De tous les moteurs, le canon est le plus léger.

EN cette époque où le moteur léger fait tant parler de lui, il nous a semblé intéressant de passer en revue les différents moteurs qui ont servi et servent journellement sans que, bien souvent, on songe à se rendre compte de leur valeur mécanique.

En première ligne, et par rang d'ancienneté, viennent les moteurs animés. Tous sont susceptibles de donner le « *coup de collier* », c'est-à-dire de produire, pendant un temps relativement court, un travail bien supérieur à la moyenne de celui qu'ils fourniraient pour une durée un peu plus grande. C'est ainsi que l'homme peut donner une puissance qui atteint, et dépasse même celle du cheval vapeur !

Un sauteur, par exemple, qui saute du sol sur un mur de 1 m. 30 de hauteur (ou plus simplement, qui franchit un obstacle de 1 m. 30) fait preuve d'une énorme puissance : pour s'élever de 1 m. 30, il met à peu près 1/2 seconde, ce qui représente un travail, (si on suppose qu'il pèse 70 kg.) de :

$$70 \times 1.30 = 91 \text{ kilogrammètres.}$$

Pendant cette 1/2 seconde, sa puissance est donc de 2 chevaux 4 environ.

Mais pour un travail soutenu, on ne peut compter que sur une puissance beaucoup moindre.

Cette puissance dépend d'ailleurs de la façon dont le travail est utilisé. La puissance sera maxima quand l'homme s'emploiera à élever son propre poids. Elle est alors d'environ 10 kilogrammètres par seconde, soit $\frac{1}{7,5}$ cheval. Elle ne sera plus que de 1/10 de cheval s'il est occupé à tourner une manivelle.

Le cheval, lui, a une puissance moyenne de 3/5 de cheval vapeur. Ceci, bien entendu, en supposant qu'il travaille toute la journée.

Conspirateur, au contraire, sautant avec le capitaine Crousse une barre placée à 2 m. 30 de haut, produisit un travail de 1081 kilogrammètres (1).

L'ascension durant 0 m. 22, la puissance a pour valeur le saut :

$$\frac{1081}{75 \times 0,22} = 7 \text{ chevaux-vapeur environ.}$$

Pendant une heure, un cheval de trait peut fournir une puissance voisine de 1 cheval vapeur : c'est du reste en partant de ce résultat d'expérience qu'on a déterminé la valeur de l'unité pratique de puissance.

Laissons de côté les moteurs proprement dits, qu'on connaît bien, et dont l'énumération, même sommaire, serait un peu longue et risquerait de devenir fastidieuse. Notons en passant la puissance des grosses locomotives modernes, qui, exerçant un effort de traction de 6 tonnes, une allure de 120 kilomètres à l'heure, développent une puissance de 2.500 chevaux.

Comme les moteurs animés, la locomotive est d'ailleurs capable de fournir le *coup de collier;* elle partage cette précieuse propriété avec tous les moteurs à vapeur, de même les moteurs électriques.

Notre moteur à explosions, lui, est incapable de dépasser, même momentanément, sa puissance normale, et ce n'est pas là son moindre défaut.

Passons à un autre genre de moteurs auxquels on n'est d'ailleurs guère tenté de songer : les fusils et les canons. Prenons comme exemple un fusil Lebel : il peut tirer par minute, à l'aide de son mécanisme à répétition, environ 14 coups. Les balles qu'il lance pèsent 15 grammes, et sortent du canon à une vitesse de 650 mètres à la seconde. Le travail dépensé pour chasser chaque balle, égal à la demi-variation de force vive de la dite balle, est donc de 350 kilogrammètres.

En une seconde le travail total est 80 kilogrammètres. Se serait-on douté qu'un fusil, qui pèse un peu plus de 4 kilogrammes serait capable, avec une utilisation convenable, de faire mouvoir une motocyclette ?

Notons d'ailleurs que le Lebel est loin de détenir le record de la rapidité du tir : les canons automatiques le dépassent de loin : la mitrailleuse pourrait presque remplacer le moteur qui la traîne !...

Le canon à tir rapide est plus puissant encore. Le canon de campagne français peut tirer, en une minute, 24 obus de 7 kilos, animés d'une vitesse initiale de plus de 500 mètres à la seconde.

Chaque coup tiré exige un travail de 90.000 kilogrammètres, soit une puissance de 480 chevaux.

Il est intéressant de chercher quelle est la puissance massique de ces divers moteurs, pour un service continu.

Un homme, utilisé au mieux, développe, avons-nous dit 1/7,5 de cheval vapeur, et pèse 70 kilogrammes. Pour une puissance de 20 chevaux, par exemple, qui est la puissance du plus petit moteur d'aéroplane ayant volé, il faudrait donc 150 hommes qui pèseraient en tout : 10.500 kilogrammes, 10 tonnes et demie !...

On ne gagnerait pas au contraire en remplaçant les hommes par des chevaux *en viande*. Un cheval, en effet, qui pèse environ environ 400 kilogrammes, représente une puissance de 0,6 cheval vapeur. Pour 20 chevaux vapeur, il faudrait donc 20 :0,8 = 34 nobles bêtes qui pèseraient 13.600 kilogrammes.

L'homme, à poids égal, est donc plus vigoureux que le cheval.

La locomotive n'a pas non plus le record de la légèreté. Une machine de 2.500 chevaux pèse environ 60 tonnes, ce qui donne environ 480 kilogrammes pour 20 chevaux.

Les aviateurs auraient risqué de ne pas quitter le sol si leurs moteurs étaient construits comme des locomotives !...

Le fusil est plus léger : 4 kilogrammes par cheval, 20 fusils pour remplacer le moteur de 20 chevaux qui nous occupe. Il y a seulement trois ou quatre ans, il aurait fait prime comme moteur d'aviation.

Le canon, enfin, qui pèse environ 1.500 kilogrammes avec son affût, est le plus léger de tous, avec 3 kilogrammes par cheval.

La conclusion qui s'impose, c'est que le moteur à explosions tient encore la tête de ce classement, au moins pour la puissance massique.

HENRI PETIT.

(1) Poids du cheval 400 k.; du cavalier 70 k.

LE PAYS DE GALLES BAT L'ÉCOSSE

UN ARRÊT DE DRIBBLING

Contrairement à l'attente générale, les avants gallois se montrèrent très dangereux et réussirent à marquer, à la suite de dribblings bien conduits. Notre photographie représente un joueur écossais arrêtant le dribbling du Gallois Stephen.

LES ÉCOSSAIS DEGAGENT

Refoulés dans leurs buts à la suite d'une charge des trois-quarts gallois, les Écossais s'emparent du ballon et dégagent en touche. Le demi Gunn et les trois-quarts Will et Plummer furent, dans la défense comme dans l'attaque, les meilleurs de l'équipe.

Le Pays de Galles, battu par l'Angleterre, vient de se réhabiliter en triomphant de l'Ecosse à Swansea, après, il est vrai, une résistance acharnée des Ecossais.

Nous autres Français, qui avons fourni une si piteuse exhibition contre l'équipe écossaise, qu'aurions nous fait grand Dieu ! contre ces vainqueurs, qui se sont attribué la victoire par 21 points à 6? Si les proportions avaient été gardées, nous aurions succombé devant les Gallois par 50 points à 3, un rien ! Est-ce à dire que tous nos progrès en rugby sont illusoires, ou que nos derniers succès n'ont été obtenus que grâce à un manque de forme de nos adversaires ? Je ne le crois pas ; d'abord, à Edimbourg nous avons fort mal joué, et Varvier peut être rendu un peu responsable de la défaite ; ensuite, les pronostics sur le papier sont toujours ridicules et je n'en veux pour preuve que l'unanimité des journaux anglais, trouvant l'équipe victorieuse très ordinaire et inférieure à celles des années précédentes. La vérité sur la rencontre de Swansea, c'est que deux équipes sont extrême ment près l'une de l'autre ; les Ecossais, avec un peu de chance, auraient pu tout aussi bien gagner que leurs adversaires.

Dans la première mi-temps, les Gallois réussissent un essai (Orven) et un dropped goal (Trero), l'Ecossais, Will bien servi par son demi Gunn, marque à son tour, mais Turner, contre son habitude, se montre très maladroit et ne réussit pas le but.

Dans la seconde mi-temps, Will marque un nouvel essai pour l'Ecosse, que Turner ne convertit toujours pas. Sur une descente des avants Gallois, Morgan marque et Bancroft transforme.

Le résultat semble alors vouloir rester tel jusqu'à la fin (12 points à 6) lorsque, dans les derniers moments, le Gallois Birt réussit un dropped goal ; son trois quart aile Plummer, un essai transformé de nouveau en but.

Les Ecossais, quoique très handicapés par l'écart de points, tentent un effort désespéré, un essai est manqué de peu mais la fin est sifflée, alors que nos vainqueurs d'Edimbourg dominaient manifestement

Comme on le voit, ce ne fut nullement un écrasement et les vaincus sont sensiblement de même force que les vainqueurs : si Turner avait été un peu plus adroit, si Gunn, qui entre parenthèses fut le meilleur homme sur le terrain, avait pu servir plus souvent Will, peut être aurions nous pu enregistrer une victoire écossaise.

Il ne faut donc pas nous décourager, nous pouvons fort bien nous réhabiliter contre l'équipe galloise.

Une chose qui paraît certaine, c'est que cette année, l'Angleterre semble posséder la meilleure équipe. Elle s'attribuera probablement d'ailleurs la victoire dans le championnat inter-nations, elle vient de triompher de l'Irlande, et il lui reste à jouer l'Ecosse et la France, qu'elle battra vraisemblablement.

J. A.

LE CARNET DU SPORTSMAN

UN CALENDRIER S. V. P.

Aux beaux temps de la voiture de course et ces dernières années encore, quand les meetings d'aviation et les épreuves d'aéroplanes eurent supplanté les circuits automobiles dans la faveur du public, on établissait au commencement de chaque année ce qu'on appelait le « calendrier ». Pour éviter la coïncidence de deux réunions qui auraient pu se faire concurrence, on se partageait les dates, on se les disputait parfois. On répandait des flots d'éloquence, on faisait jouer des influences multiples, on se battait à coups de billets bleus. Finalement, on arrivait à établir le calendrier de la saison. Mais, ce qu'on ne put jamais obtenir, c'est que les dirigeants d'un sport s'occupent de ce qui se passait dans le sport d'à côté. Et c'est ainsi qu'on put voir souvent des semaines absolument vides, alors que huit jours avant ou quinze jours après, les amateurs de sport étaient convoqués à la fois à une grande épreuve hippique, à un meeting d'aviation, à une grande réunion de course à pied et aux championnats d'aviron.

Nous n'en sommes plus, hélas, à l'époque où l'on se disputait les dates pour les courses d'automobiles ou d'aéroplanes. Pour ces derniers, rien n'est encore annoncé, et le Grand Prix de l'A. C. F. sera l'épreuve unique de l'année. La date vient d'en être fixée. Or, savez-vous quelle est celle qui a été choisie? Je vous le donne en mille. La dernière semaine de juin, c'est-à-dire la Grande Semaine Hippique qui commence avec le Grand Steeple pour se terminer par le Grand Prix de Paris! Le Circuit de Dieppe se courra probablement le mercredi et le jeudi, en même temps que la Grande Course de haies et le Handicap Limité, à moins que ce ne soit le vendredi, le jour des Drags. On ne quitte pas Paris pendant la semaine du Grand Prix, et maintenir cette coïncidence, c'est risquer de priver le Circuit de Dieppe d'une bonne partie de ses spectateurs, de ceux qui paient leurs places de tribunes et qui achètent des voitures.

On fera bien d'y penser place de la Concorde.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 18 FÉVRIER — Cyclisme. — Réunion au Palais des Sports.

DIMANCHE 18 FÉVRIER. — Association. — France contre Suisse. — Association sportive française contre Gallia Club (finale championnat de Paris).

DIMANCHE 18 FÉVRIER. — Rugby. — Racing-Stade. — Paris Université Club contre Sporting Club Universitaire de France.

DIMANCHE 18 FÉVRIER. — Cross Country. — Championnat de Paris.

DIMANCHE 18 FÉVRIER. — Tennis. — Tournoi du Lawn-Tennis Club de Paris.

DIMANCHE 18 FÉVRIER. — Hippisme. — Courses à Auteuil et à Pau.

MARDI 20 FÉVRIER. — Rugby. — Parc des Princes. — Stade contre Cardiff.

MARDI 20 FÉVRIER. — Hippisme. — Courses à Auteuil.

JEUDI 22 FÉVRIER. — Hippisme. — Courses à Auteuil.

SAMEDI 24 FÉVRIER. — Rugby. — Dublin. — Irlande contre Ecosse.

Le 700e numéro de la Vie au Grand Air.

La *Vie au Grand Air* d'aujourd'hui porte le numéro 700! Que de luttes émouvantes nous rappelle ce chiffre imposant! Depuis 1898, date de la création de notre revue, nous avons assisté à l'éclosion de l'idée et du sentiment sportif en France. Nous avons suivi l'évolution du sport, d'abord décrié, nous obligeant à un combat incessant pour le faire triompher.. Puis, le Français reconnut la vérité du dicton latin « *Mens sana in corpore sano!* » Vous vous souvenez des premiers pas titubants de nos athlètes. Nous croyions que jamais ne luirait l'aurore où nos hommes parviendraient à rivaliser avec les champions anglais et américains. Nous n'osions soupçonner qu'un jour viendrait où les Bouin, les Carpentier, garçonnets à cette époque, s'attribueraient une réputation mondiale.

La *Vie au Grand Air*, le seul périodique qui ait su mener à bien son combat pour le sport, le seul qui ait survécu, est fière de son œuvre. Elle constitue la véritable histoire sportive. Pour parvenir à ce but, il nous a fallu la confiance du public, une confiance qui ne nous a jamais manqué. Nous ne saurions trop remercier nos lecteurs qui ont facilité notre tâche et qui ont su nous récompenser de nos efforts.

Statistique macabre.

Nous avons reçu d'un lecteur la lettre suivante au sujet de la mort terrible de l'infortuné Reichelt, qui se tua en se précipitant l'autre jour en parachute de la première plate-forme de la tour Eiffel.

« *Mon cher Joker,*

A titre documentaire, je vous adresse cette petite statistique qui, je l'espère, aura droit à l'hospitalité dans les colonnes de vos échos.

Si Reichelt n'avait pas employé son appareil, la durée de sa chute aurait été de 3 secondes 2/5. Il serait arrivé en bas de la tour Eiffel à la vitesse de 33 m. 40 à la seconde, soit à 120 kilomètres à l'heure.

La chute dura 4 secondes, son accélération fut de 7 m. 20 à la seconde et sa vitesse en arrivant au sol, de 28 m. 50 à la seconde, soit : 102 kil. 500 à l'heure.

Etant donné le poids de Reichelt, 72 kilos, en venant s'écraser à terre, il développa une force de 2.980 kilogrammètres, c'est-à-dire qu'il employa à creuser son trou un travail capable de soulever un autobus à la hauteur d'un mètre.

« *Un ancien Polytechnicien.* »

Pauvre Reichelt, son expérience aura au moins servi à faire une curieuse statistique. C'est tout ce qui restera de sa folle imprudence.

Signe des temps.

Lors des premiers essais aérostatiques, le gouvernement crut devoir publier un « avertissement au peuple » afin de rassurer les braves gens qu'auraient pu effrayer la présence, dans le ciel, d'un astre d'un nouveau genre.

Le document, daté du 3 septembre 1783, disait notamment :

« Chacun de ceux qui découvriront dans le ciel des globes présentant l'aspect de la lune obscurcie, sont prévenus que, loin d'être un phénomène effrayant, ce n'est qu'une machine ne pouvant causer aucun mal et dont il est à présumer qu'on fera quelque jour des applications utiles au besoin de la Société ».

Les aérostats ont été remplacés par des aéroplanes qui vont plus vite et n'effraient plus.

Pour les couronnes mortuaires.

Le colonel Hirschauer vient de prendre une initiative quelque peu macabre. Il a décidé que désormais une somme de 0 fr. 50 serait retenue sur la solde de tout officier aviateur pour permettre l'achat de couronnes mortuaires à déposer sur la tombe de leurs camarades morts en service commandé.

Evidemment, ce sentiment honore son auteur, mais n'aurait-il pas mieux fait de s'adresser seulement aux officiers aviateurs qui ne volent pas et aux bureaucrates qui ne touchent à l'aviation que pour recevoir l'indemnité quotidienne? Et certes, la somme recueillie serait importante!

Le gouvernement belge récompense.

Le comte de La Vaulx, vice-président de l'Aéro-Club de France et de la Fédération Aéronautique Internationale, vient, à l'occasion de l'Exposition de Bruxelles, d'être nommé chevalier de l'ordre de Léopold.

Le gouvernement belge a ainsi voulu distinguer l'un des fondateurs de l'Aéro-Club de Belgique, ainsi que le pilote qui, le premier, évolua en dirigeable sous le ciel flamand et eut l'honneur d'avoir à son bord le roi Albert.

Nous sommes heureux de lui adresser nos sincères félicitations.

L'impôt sur les pneumatiques.

Pour se faire quelque publicité, le député Cosnier, trouva délicat de déposer un projet de loi tendant à frapper le caoutchouc d'un impôt. Immédiatement, tout le monde se récria. Nulle mesure ne pouvait être plus vexatoire. Fort heureusement, M. de Villebois-Mareuil, rapporteur auprès de la commission des douanes, a conclu au rejet de ce projet bizarre dans son rapport. Le ministre du Commerce M. Fernand David a été de son avis.

Grâce à eux, les pneumatiques ne connaîtront pas la fâcheuse augmentation redoutée.

Les sportsmen remercieront MM. Fernand David et de Villebois-Mareuil, mais ils feront bien de ne pas oublier le nom de M. Cosnier, de funeste mémoire.

Touristes, attention !

Le service des Ponts-et-Chaussées fait procéder aux abords de Serves (Drôme) entre Saint-Vallier et Tain, à des travaux d'exhaussement sur la route nationale Paris-Antibes longeant la rive gauche du Rhône. Ces travaux, ayant pour but d'éviter les dangers d'inondations, entraîneront la suppression de douze oasis profonds et dangereux. Ils ne seront pas achevés avant le mois de juin.

Comme la circulation entre Saint-Vallier et Tain sera, jusqu'à cette époque, très difficile, le T. C. F. informe les touristes qu'ils feront bien, à l'une ou l'autre de ces localités, d'abandonner la route Paris-Antibes pour prendre la route nationale Lyon-Beaucaire qui suit la rive droite du Rhône.

Le match fatal.

Deux boxeurs qui ne se rencontreront qu'avec une certaine appréhension, si jamais ils consentent à signer à nouveau un contrat, ce sont Ad. Wolgast, champion du monde des poids légers, et Matt Wells, champion d'Angleterre de la même catégorie.

Ces deux hommes devaient être opposés l'un à l'autre, en Amérique. Au dernier moment, Ad. Wolgast tombait malade, en proie à une appendicite, qui se compliqua d'une péritonite. Pendant ce temps, Matt Wells avait décidé de retourner dans son pays où, dès son arrivée, il était atteint d'un érysipèle qui causa de grandes craintes à son entourage. Les deux rivaux furent, pendant quelques jours, dans un état très grave.

Nous ne pensons pas, malgré le désir de Wells de devenir champion du monde, que son premier acte, maintenant qu'il est guéri, soit de défier Wolgast. Et celui-ci ne s'en plaindra sans doute pas!

La haine du nègre.

On sait le mépris professé par les Américains vis-à-vis des nègres. A en juger par les actes pendables dont se rendent coupables les noirs en Amérique, les blancs n'ont peut-être pas tout à fait tort. C'est pourquoi il est assez curieux d'observer les faits et gestes d'un Yankee lorsqu'il boxe avec un rival couleur de suie.

C'était l'autre samedi Mike Glover qui prenait un malin plaisir à ouvrir la figure de Young Johnson et à lui faire couler le sang à flots. Puis, plus tard, Kid Mac Coy, opposé à George Gunther s'amusait à prendre son dos pour un crachoir. Et, à un moment, comme le nègre, ayant employé un coup interdit, tendait la main à son adversaire pour s'excuser, Kid Mac Coy la refusa avec dédain.

Pour se bien porter.

Le journal nippon *Siji Shimpo* vient de donner des conseils d'hygiène à ses lecteurs. Nous les publions en leur laissant toute leur saveur : 1° Vivre toujours au grand air; 2° ne manger de la viande qu'une fois par jour; 3° prendre chaque jour un bain bouillant; 4° porter des vêtements de drap grossier; 5° se coucher tôt et se lever de bonne heure; 6° dormir six heures les fenêtres ouvertes; 7° observer scrupuleusement le repos hebdomadaire; 8° éviter toute explosion de passion; 9° se marier; 10° prendre modérément du thé, du café, ne pas fumer, ne pas boire d'alcool.

Rien ne sert de courir...

L'autre jour, à Vincennes, un incident peu amusant pour certains parieurs est venu marquer le Prix de Nice, au trot attelé. Inno drivée par Vallet, était au début de la réunion à 40 contre 1 et partit à 1/2 contre 1. Elle remporta une facile, très facile victoire, quoique ayant manqué le départ. Dans la descente, elle devenait troisième, grâce à quelques temps de galop, et trouvait moyen, après avoir galopé avec une magnifique aisance pendant plus de 200 mètres, de passer le poteau d'arrivée avec une notable aisance.

La faute était si flagrante qu'on n'osa même pas afficher Inno sur le tableau d'arrivée. Consternation de ceux qui avaient eu foi en l'étoile trotteuse d'Inno, sans songer à son étoile galopeuse.

Rien ne sert de courir, il faut trotter à point...

NOUVELLE A LA MAIN

Au cours du match Stade Français. Vaugirard, le puissant Redelsperger ayant, par inadvertance, frappé d'un coup de poing et expédié à terre le nègre Agénor, s'éloignait, lorsque, revenant sur ses pas, il s'excusa en ces termes :

— Mon pauvre ami, je vous demande pardon, j'avais oublié de mettre les deux sous dans la fente!

JOKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 5 AU 12 FÉVRIER 1912

CYCLISME

VENDREDI 9 FÉVRIER. — Berlin. — La course de six jours est gagnée par l'équipe Rutt-Stol qui couvre 3 896 kilomètres (ancien record 3.870 kilomètres 710 mètres) : 2. Fogler-Moran, à 1/4 de longueur; 3. Root-Hill, à 10 centimètres; 4 Halstead-Drobach, à une longueur; 5. Sutter frères, à 4 tours.

DIMANCHE 11 FÉVRIER. — Paris. — Palais des Sports. — *Prix Ludovic Morin* (Scratch international, 1.250 mètres) : 1. Dupré, en 2 m. 13 s. 2/5; 2. Hourlier; 3. Schilles. — *Match Hourlier-Pouchois-Friol* : 1. Hourlier, 3 points; 2. Pouchois; 3. Friol. — *Match du Brassard* (motocyclettes) : 1. Collin; 2. Grapperon. — *Match du Brassard* (poursuite) : Berthet rejoint Avrillon en 5 m. 4 s. *Prix Albert Champion* (50 kilomètres derrière moteurs : 1. L. Didier, en 41 m. 6 s. 4/5; 2. Dickentmann, à 3 tours; 3 Guignard, à 11 tours; 4. Sérès, à 18 tours.

SPORTS D'HIVER

MARDI 5 FÉVRIER. — Chamonix. — *Course de fond, internationale ski* (38 kilomètres) : 1. Vandel, en 3 h. 25 m.; 2. Mandrillon, en 3 h. 26 m. 3. Romand, en 3 h. 26 m. 57 s.

Course de luges : 1. Goussy, en 46 s.; 2. Emsens, en 56 secondes.

Course de Ski, dames (3 kilomètres) : 1. Mme Berg, en 17 m. 39 s.; 2. Mme Bonnabel, en 17 m. 48 s.; 3. Mlle Y. Bellin, en 18 m. 14 s.

Sauts militaires : 1. Caporal Couttel; 2. Caporal Prat; 3. Sergent Bonnabel.

ATHLÉTISME

MERCREDI 7 FÉVRIER. — Boxe. — Warner, bat Huot, en deux rounds. — Marthuin, bat Roc, aux points, en 15 reprises, et s'assure le titre de champion de France, poids lourds.

VENDREDI 9 FÉVRIER. — Boxe. — Poesy (français), bat Jack Marshall (anglais), aux points, en dix rounds. — Bob Scanlon met Blink Mac Closkey, knock-out en huit rounds.

SAMEDI 10 FÉVRIER. — Boxe. — Gaillard et Truffier, font match nul, après 10 rounds de combat. — Bernard (français) bat Jack Daniels (anglais) par knock-out, en 3 reprises.

DIMANCHE 11 FÉVRIER. — Rugby. — Parc des Princes. — Le Stade Bordelais, bat le Stade Français par 10 points (2 essais, 2 buts) contre 6 points (2 essais) au Stade Français — Issy-les Moulineaux. — Le Sporting-Club de Vaugirard, bat le Sporting-Club Universitaire de France, par 8 points (2 essais), un but à 3. — Colombes. — Le Racing Club de France, bat le Paris Université Club, par 27 points à 3.

DIMANCHE 11 FÉVRIER. — Rugby. — Bordeaux. — L'Aviron Bayonnais, bat le Club athlétique Périgourdin par 17 points à 3.

TIR AUX PIGEONS

VENDREDI 9 FÉVRIER. — Monte-Carlo. — *Le Grand Prix du Casino de Monte-Carlo* (25.000 francs, plus un objet d'art, a été remporté par M. Des Chaux (français) 19/19; 2. MM. Perego et Menicagli (italiens) 18/19; 4. MM. Pol Roger (français) et Vaccari (italien) 17/18.

YACHTING

MARDI 16 FÉVRIER. — Nice. — *La Coupe du Club Nautique de Nice* a été gagnée par le Yacht *Nicœa*, devant le *Nurdog*, la *Vestale* et le *Lotus Blanc*.

HIPPISME

JEUDI 8 FÉVRIER. — Pau. — *Prix Gaston-Phœbus* (Steeple-Chase, handicap, 4.000 mètres, 10.000 francs). — 1. Satinette, 75 kil., par Lauzun et Sémiramis à M. E. Hardouin (J.-B. Moreau); 2. Lord Paul, 62 kil. 1/2; 3. Oui. — P. M. : gag. 25 francs; pl. 10 francs, 63 francs, 9 fr. 50. — 2 longueurs, 3 longueurs, encolure (14 partants).

DIMANCHE 11 FÉVRIER. — Pau. — *Prix du Palais d'Hiver* (haies, handicap, 3.500 mètres, 20.000 francs). — 1. Charing Cross, 60 kil. 1/2, par Cellar et Cabin Girl, à M. Labrouche (M. A. de Fournas); 2. Sélinonte, 70 kil.; 3. Maurienne. — P. M. : gag 20 fr. 50; pl. 9 fr. 50, 42 francs, 25 fr. 50. 2 longueurs, 3 longueurs (15 partants).

CE QU'IL FAUT LIRE

L'Automobile, par Henri Petit et Paul Meyan, collection Sports-Bibliothèque, le volume : 6 fr.

Le Meurtre de Miss Elliott, par Jean-Joseph Renaud, collection illustrée à 3 fr. 50.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

DEUX MATCHES DE RUGBY

UNE TENTATIVE DE DRIBBLING

Les avants parisiens se firent remarquer par leurs dribblings et annulèrent maintes fois le jeu de leurs adversaires. Sur notre photographie, deux avants du Stade Français emmènent le ballon, mais le Bordelais Boyau va se coucher sur la balle.

UNE CHARGE PRÈS DE. LA TOUCHE

Les Bordelais Massé, de Beyssac et Boyau tentent de s'échapper, mais le Parisien Mirenowicz arrête le ballon.

LA PASSE A L'ARRIÈRE

Le ballon vient d'entrer dans les buts parisiens, Dedet, suivi de Tanacesco, s'en empare et passe à l'arrière qui dégage.

UNE TENTATIVE D'ESSAI

Le S.C.U.F. vient de rentrer en force dans les buts de Vaugirard, mais l'arrière a reçu le ballon et dégage en touche.

UNE MÊLÉE OUVERTE

Moine, du Sporting Club Universitaire, est arrêté par un Vaugirardien. Berneron soutient son co-équipier, pendant que Theuriet attend que le ballon sorte.

Nous avions dimanche deux parties remarquables : l'une à Issy mettait aux prises le Sporting-Club Universitaire de France et le Sporting Club de Vaugirard ; dans l'autre, au Parc des Princes, le Stade Français rencontrait le Stade Bordelais, champion de France de l'an dernier.

A Issy, la partie fut exactement disputée et se termina par la victoire de Vaugirard, triomphant de l'ancien champion de Paris par 8 points à 3. J'avais pronostiqué, en début de saison, que les verts et blancs seraient redoutables et inquiéteraient les meilleurs, ce qui est arrivé. Le Racing et le Stade Français ont eu le plus grand mal à s'en défaire, quant au S. C. U. F. il a été battu dans ses deux rencontres.

Il ne manquait à Vaugirard qu'un peu de confiance en soi ; maintenant que ses joueurs ont acquis cette confiance, le club sera des plus dangereux, tant par son jeu vite et scientifique que par le courage de ses équipiers.

La rencontre entre les deux Stades a prouvé une chose, c'est que les deux clubs étaient extrêmement près l'un de l'autre ; les Bordelais qui ont triomphé en effet par 10 points à 6 doivent leur succès aux 2 buts qui furent réussis. D'ailleurs, si le jeu fut à l'avantage des provinciaux pendant une première partie du jeu, la seconde mi-temps fut franchement pour les Parisiens, qui, avec un peu moins de maladresse, auraient dû marquer deux essais de plus.

Le jeu fut très plaisant à voir, les deux équipes firent de très belles choses, mais il y a, je crois, une ou deux équipes des Pyrénées capables de les mettre tous deux d'accord. Justement, à Bordeaux, l'Aviron Bayonnais vient de triompher de Périgueux par 17 points à 3.

Pour qui connaît la valeur des Périgourdius. voilà un résultat qui doit faire joliment réfléchir les champions de France de l'an derner.

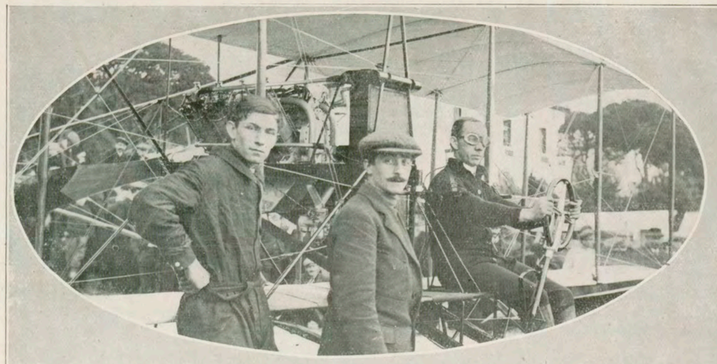
Le match se déroula devant dix mille spectateurs, déjà très inquiets sur l'issue de la rencontre Bayonne-Bordeaux. L'équipe bayonnaise est surprenante de vitesse, de rapidité dans l'attaque et d'une adresse fantastique dans l'exécution. La science lui manque souvent encore, mais elle est compensée par une fougue affolante qui annihile tous les efforts de l'adversaire. Je ne serais nullement étonné si l'Aviron Bayonnais devenait l'un des finalistes du championnat de France.

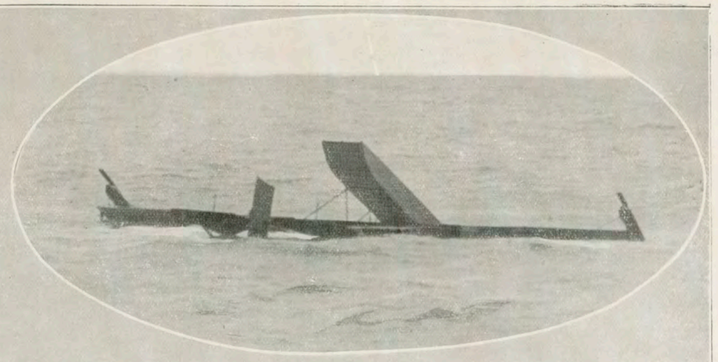
JEAN AUGER.

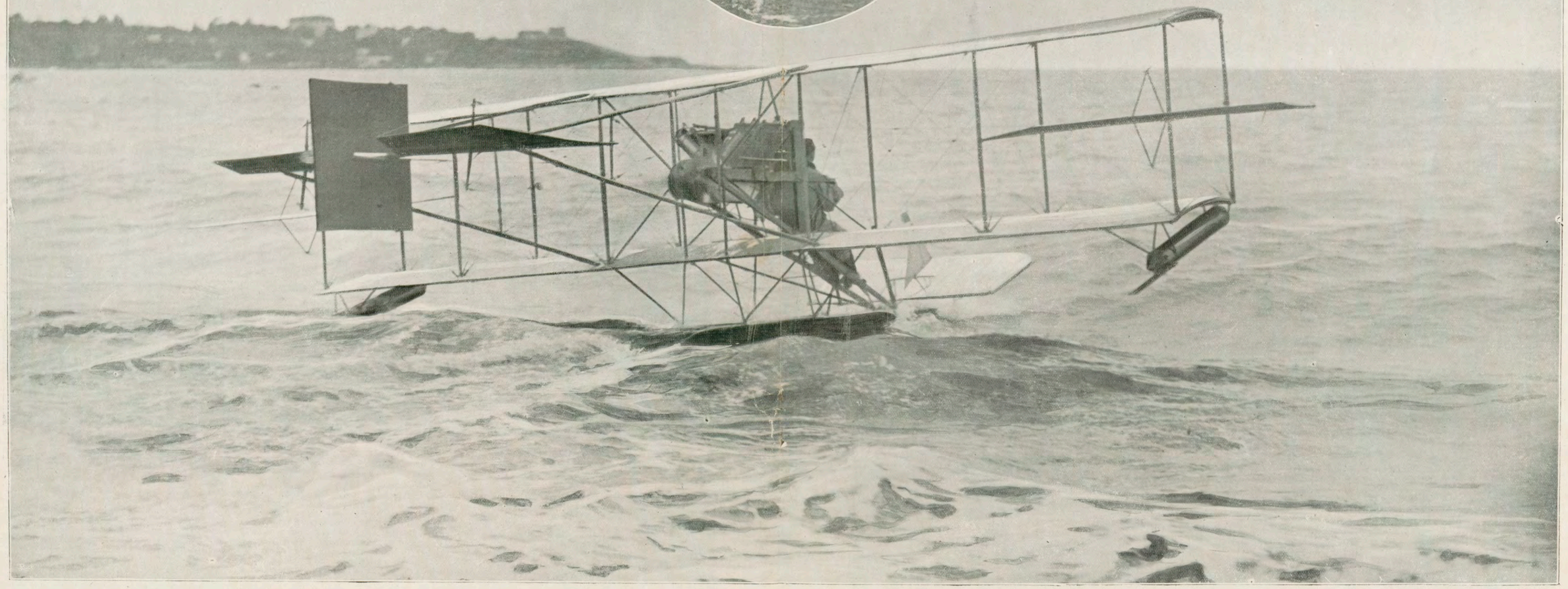
LA VIE AU GRAND AIR

L'AVIATEUR AMÉRICAIN ROBINSON TOMBE A LA MER

(Photographies de notre envoyé spécial)







LES DIVERSES PHASES DE L'ACCIDENT DE ROBINSON

Depuis quelques jours, était arrivé à Nice, l'aviateur américain Robinson, un virtuose de l'hydro-aéroplane créé par Glenn Curtiss et qui, grâce à son appareil, sauva la vie, un jour, en Amérique, à l'aviateur français Simon qui avait fait une chute d'aéroplane dans l'eau et qui allait se noyer. Il venait faire des expériences avec Louis Paulhan que l'étude de l'aéroplane marin intéresse depuis longtemps. Samedi dernier, Robinson venait d'accomplir un superbe vol, lorsqu'au moment où son appareil allait se poser sur les flots, il capotait. Projeté hors de l'hydro-aéroplane, Robinson put regagner la côte à la nage. Son biplan put être ramené terre sans grand dommage. Nous publions une série de clichés montrant les diverses phases de l'accident. En haut, de gauche à droite : Robinson montre à Paulhan le maniement de son appareil ; il arrive sur le rivage, après son bain forcé ; Louis Paulhan vient à sa rencontre pour voir s'il est blessé ; l'hydro-aéroplane après la chute. En bas : le départ de Robinson sur la mer. Nous reverrons l'appareil du Meeting de Monaco.

LE TIR AUX PIGEONS A MONACO

M. DES CHAUX, VAINQUEUR

Le Grand Prix du Casino de Monte-Carlo (25.000 fr. et un objet d'art) est revenu à un Français, M. des Chaux, qui a abattu 19/19.

M. PEREGO, SECOND

La seconde place a été partagée entre deux Italiens, MM. Perego et Menicagli, qui ont réussi à tuer 18 pigeons sur 19.

M, MENICAGLI, SECOND

Les deux seconds se sont partagé la somme de 28.280 francs. A égalité, avec M. des Chaux, à 18, c'est le dernier pigeon qui a établi le classement.

M. POL ROGER, QUATRIÈME

C'est à un Français, également, M. Pol Roger, qu'est revenue la quatrième place qu'il a partagée avec M. J. Vaccari (Italien), en tuant 17 sur 18.

M. J. VACCARI, QUATRIEME

M. J. Vaccari et M. Pol Roger se sont partagés les quatrième et cinquième prix qui atteignaient 15.430 fr. 180 concurrents étaient aux prises.

M. BRADLEY, SIXIEME

M. Bradley (Américain) s'est classé sixième avec M. Sponza (Italien), en tuant 16 sur 17. Ils se sont partagé 5.140 francs.

BOXE

La méthode d'arbitrer

Petit code à l'usage des arbitres et des spectateurs.

Le profane, lorsqu'il voit un arbitre dans le ring, s'imagine que son travail est simple et facile et qu'il n'exige ni doigté, ni compétence. Il croit qu'il n'a qu'à regarder, qu'il occupe une situation privilégiée et qu'il est un heureux mortel. Hélas! combien la réalité ressemble peu à ce tableau enchanteur et s'il existe un être qu'on puisse plaindre, c'est bien le « troisième homme dans le ring » dont l'opinion sera toujours critiquée. En France, nous avons été obligés de recourir à une nouvelle méthode : trois juges donnent leur avis et l'ancien arbitre n'est plus que directeur de combat. Ce système n'est pas plus sûr que l'ancien. Le seul changement, c'est que trois personnes sont huées le plus souvent au lieu d'une.

En Angleterre et en Amérique, les erreurs des referees sont tout aussi fréquentes que chez nous et les sportsmen se plaignent sans cesse des fautes commises par eux. D'ailleurs ces fautes sont souvent absolument illusoires et sont considérées comme telles par l'incompétence du public. Il est en effet difficile de plaire à tout le monde et il faut avouer que les spectateurs, en maintes circonstances, jugent plutôt par sympathie ou antipathie que par raisonnement des coups distribués. Tel boxeur populaire ne pourra leur sembler battu aux points si tel autre lui a infligé une correction indiscutable. Et c'est toujours le referee qui est victime des mouvements de la foule. Aussi. faut-il avoir le cœur bien accroché pour assumer la responsabilité de monter dans le ring pour donner son opinion.

Un arbitre célèbre de l'autre côté de l'Atlantique, M. Tim Hurst, a donné récemment dans le *Police Gazette* son opinion sur la façon dont on doit arbitrer. Laissons-lui la parole :

« Pour compter les points marqués par chaque adversaire, bien des contingences doivent être prises en considération. Les attaques et les esquives comptent pour beaucoup. Un homme qui fait tout le travail, qui prend et garde l'offensive et accomplit le « forcing » doit naturellement s'attirer l'avantage. L'habileté dans les coups est un important facteur, tandis que l'adresse à bloquer soit en se gardant, soit par le jeu des jambes est capitale.

« L'efficacité des coups ne doit pas être négligée. Si un boxeur tient dans les corps-à-corps ou s'il s'accroche pour éviter une punition, il perdra naturellement beaucoup dans l'estime de l'arbitre. S'il attaque sans cesse, mais de façon désordonnée et s'il manque fréquemment son adversaire, les points doivent être marqués contre lui. En un mot, un vainqueur doit fournir le gros du travail et porter le plus grand nombre d'attaques.

« Si un pugiliste a le meilleur dans les huit premiers rounds et s'il doit rester sur la défensive dans les deux derniers, les points qu'il a marqués dans les huit rounds ne seront effacés d'aucune manière et il devra recevoir la victoire.

« S'il était envoyé à terre dans la dernière reprise et s'il flotte lorsque le gong retentit, le match nul doit être prononcé. Lorsqu'un homme fournit le travail pendant les dix rounds, mais sans mesure, sans adresse, s'il ne porte qu'une douzaine de coups bien appliqués, tandis que son adversaire, se tenant sur la défensive, l'arrête fréquemment par des jabs et des hooks, la victoire récompensera celui qui a touché le plus de fois. Quand Jack O' Brien rencontra Stanley Ketchell, O' Brien avait eu le meilleur aux points pendant les sept premiers rounds, mais il était mis knock-out quelques secondes avant la fin du combat. Or, s'il ne l'avait pas été, Ketchell devait être déclaré vainqueur, car il était visible que si le match avait été plus long, O' Brien aurait été incapable de se lever pour la onzième reprise. Il ne tenait plus debout dans la dixième.

« Je m'aperçois que les boxeurs ne combattent pas avec sincérité lorsqu'ils se manquent exprès en s'attaquant. Si l'un d'eux retient les coups ou s'il n'essaie pas de profiter des ouvertures, j'en sais assez. Ceux qui passent la plus grande partie d'un combat à se heurter et à faire des corps à corps, se moquent du public et je les disqualifie immédiatement.

« Il est des moments où il faut arrêter le combat pour éviter à un homme d'être trop abîmé : le nez qui saigne, l'œil ou la bouche meurtris ne suffisent pas. J'ai vu plus de cent pugilistes dans cette condition s'attribuer l'avantage et gagner. Mais une oreille sanglante est plus sérieuse. Les coups au cœur sont dangereux, et parfois quand un boxeur reçoit une dure punition à l'estomac, il n'est pas en état de continuer. Celui dont les jambes flottent ou dont les yeux restent fixes et vitreux a son compte. De fatales conséquences sont évitées par l'arbitre qui sait intervenir à propos. »

Il nous a semblé intéressant de donner ces opinions de Tim Hurst, l'un des plus fameux arbitres d'Amérique qui n'a pas jugé moins de 500 combats et, chose rare, toujours à la satisfaction de tous. C'est lui qui arbitra entre autres les matches de Joe Walcott contre Kid Lavigne, Tom Sharkey-Kid Mac Coy, Griffo-Kid Lavigne, Walcott-Mysterious Smith, Ryan-Mac Coy, Maher-O'Donnell, etc..

Il est le referee officiel du Royal A. C. de Brooklyn.

Nous souhaitons que son petit traité d'arbitrage, dessille les yeux du public et surtout... de certains juges français. Nous n'osons l'espérer.

JACQUES MORTANE.

ATHLÉTISME

Des goûts et des couleurs...

Il est des sports qui n'ont jamais pu se faire naturaliser français.

Il y a vingt ans, le Français ne connaissait rien, ou à peu près, des choses du sport. Non seulement notre jeunesse ne pratiquait aucun de ces exercices qui pouvaient et qui devaient lui faire une mentalité et un sang nouveaux, mais elle les ignorait presque complètement. Quelques sports naturels étaient seuls en honneur parmi les jeunes hommes des classes privilégiées, la chasse, le cheval, l'escrime.

« Enfin, Malherbe vint... »

Malherbe, ce fut en l'espèce la bicyclette. De ses deux roues ailées, elle bouleversa complètement la jeunesse française, et en roulant, entraîna avec elle tout un courant d'idées nouvelles; elle nous donna le goût de la vitesse, l'amour de la lutte, et nous fit connaître les ivresses du grand air, les délicieuses fatigues, le besoin de vaincre la difficulté, le sens de l'entraînement physique. C'était déjà toute une révolution. Mais elle fit naître avec elle une presse nouvelle. Et cette presse, fille de la bicyclette, put bientôt en vivre et, du coup, parler aussi football, course à pied, boxe, et autres sports à la portée de toutes les bourses.

Et ce fut, pour notre jeunesse, une révélation foudroyante. Nous pouvons en juger aujourd'hui.

Il est curieux, pourtant, que parmi tous les sports en faveur parmi ceux qui les pratiquèrent bien avant nous, que ce soit en Angleterre ou en Amérique, certains seulement aient pris un essor extraordinaire.

Pour qui ne connaît pas le fond du tempérament français, il y a là une anomalie inexplicable.

Est-il possible que des milliers d'Anglais, chaque samedi, jouent au cricket avec un plaisir sans cesse renouvelé; que les grands matches attirent des foules innombrables, que les cricketers fameux soient de véritables héros populaires, tel ce docteur Grace pour lequel une souscription nationale fut ouverte au jour de sa retraite ? Est-il vraisemblable que les péripéties des récents matches joués en Australie par une équipe nationale anglaise aient été suivis avec une anxiété presque douloureuse par toute la Grande-Bretagne, dont les journaux publièrent quotidiennement des compte-rendus d'une colonne et plus, cablés à grands frais ?

De même pour le base-ball en Amérique.

Je revois encore la photographie que publiait il y a deux mois le *New-York Herald.*

Elle montrait une foule immense massée en plein New-York, devant la façade du *Herald.* Le grand journal américain avait imaginé un immense appareil qui permettait d'évoquer toutes les successives péripéties d'une grande partie de base ball qui se jouait, je crois, à Philadelphie, et dont le télégraphe, de minute en minute, lui disait les phases principales.

Autour des terrains c'est de l'enthousiasme frénétique. Les recettes atteignent des sommes fantastiques; chaque grand match est suivi par cinquante, soixante, cent mille spectateurs.

Or, nous ignorons tout de ce jeu. Et le connaîtrions-nous, comme on a essayé de nous faire connaître le cricket, que nous resterions froids et laisserions la tentative tomber à plat.

A cela une raison, une seule, mais une raison qui ne se discute pas, et qui ne se pourra jamais discuter tant que le Français sera Français : nous voulons des sports de bataille, des sports de vitesse. des sports excitants, et nous ne pourrons jamais nous enthousiasmer aux sports uniquement de sang froid, de raisonnement, aux sports trop lents pour nos imaginations impatientes.

Tenez ! nous avons sous les yeux deux exemples qui me paraissent décisifs.

Le football est l'un des sports anglais qui ont le plus rapidement séduit la jeunesse française.

En Angleterre, les gros publics, les grosses recettes vont au football association.

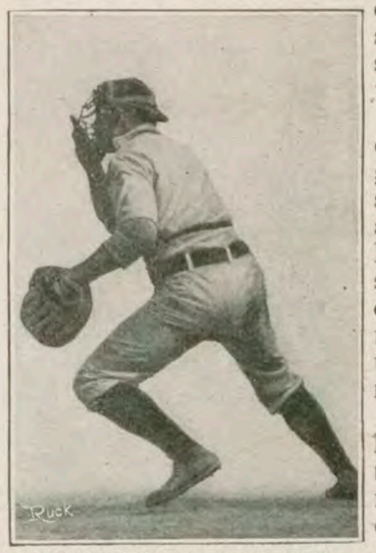
En France, c'est juste le contraire qui s'est produit. Et nous voyons aujourd'hui les grands matches internationaux de rugby permettre des recettes supérieures à celles qui sont enregistrées à Londres ou à Edimbourg.

Pourquoi ?

Mais tout simplement parce que le rugby, c'est la bataille, c'est l'homme qui court, qui est culbuté, c'est la ruée de toute une ligne d'avants à travers les lignes adverses, ce sont les attaques de la cavalerie légère qui, à toute vitesse, par des passes insaisissables déborde l'arrière-garde; la défense tue un à un les assaillants sans pouvoir empêcher le dernier d'aller planter son étendard sur le territoire ennemi, enfin conquis. C'est la lutte continuelle, ardente, fertile en courageux exploits, c'est la lutte qui serre les cœurs et exalte les cerveaux. Et tout cela ; c'est français, car, c'est de l'assaut, c'est de la furia, c'est tout l'ensemble des qualités qui font de notre infanterie la première du monde.

Le football association, par contre n'est qu'une partie de tout cela.

Il y a encore des assauts, des attaques, des défenses désespérées. Mais il y a aussi moins de spectacle, moins de fougue, moins de bataille. Et c'est, par suite, un peu moins français. Résultat : les joueurs ont déjà été séduits, ils sont plus nombreux même que les rugbystes, mais le gros public n'a pas encore compris, il ne s'est pas encore suffisamment enfiévré, il vient moins nombreux.



UN PITCHER AU BASE-BALL.

Le second exemple est aussi concluant. Malgré tous ses défauts, le sport cycliste sur piste attire toujours des foules énormes. C'est du spectacle empoignant, du spectacle qui satisfait notre amour de la vitesse et du danger apparent.

La foule aime aussi les grandes courses sur route, tout le déploiement de forces qu'elles comportent, leur caractère presque grandiose et toujours émouvant.

Qu'il me soit permis, d'ailleurs, d'indiquer en passant, car ceci vient à l'appui de ma démonstration, que l'Anglais, lui, n'a jamais vraiment pris goût au sport cycliste professionnel. Plus pratique, il ne s'intéresse guère aux luttes des autres : il aime mieux courir que de voir courir, aussi le sport cycliste amateur a-t-il seul survécu de l'autre côté de la Manche.

Or, si la grande foule se passionne aux grandes journées des vélodromes, aux courses du Tour de France ou de Bordeaux-Paris, elle a toujours manifesté un goût très relatif pour les spectacles que peuvent nous offrir les pistes de course à pied.

Les empoignades d'un Bouin et d'un Keyser sur 800 mètres n'ont jamais attiré le grand public. Et cela parce que la course à pied est moins rapide, moins émotive, moins dangereuse que la course cycliste.

Les seules épreuves pédestres, qui aient eu un vrai succès populaire, ont été les grands cross countrys, les épreuves dites de Marathon, qui comportaient un décor plus animé, plus vivant, plus vibrant que celui des courses sur piste.

Voyez le succès de la boxe ! Il tient uniquement à ce fait, qu'il nous donne le spectacle de la bataille à outrance, qu'il émeut et étreint, qu'il est, par conséquent tout à fait dans le tempérament français.

Voilà le vrai mot. Ce sont les sports qui doivent, pour nous plaire, se plier à notre tempérament, et non notre tempérament se façonner aux diverses modalités du sport. Nous sommes, le plus généralement, un peuple d'impatients. Des sports de patience comme le cricket ne seront jamais populaires en France. Il nous faut du spectacle à émotions fortes.

Et c'est là la vraie et la seule raison qui a voulu que la jeunesse française, d'instinct, fasse un choix.

Rien ne pouvait prévaloir contre ce choix. Et rien n'a prévalu. Mais aussi pourquoi la nature a-t-elle voulu que tous les hommes n'aient pas les mêmes goûts et les mêmes aspirations?

Vous aimez les sciences ? Pouvez vous me reprocher d'aimer les lettres et la musique? Alors, ne nous en voulez pas de nous passionner au rugby et de continuer à ignorer les joies du cricket.

GÉO LEFÈVRE.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette même place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs.

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

Peut-on monter au Galibier avec une automobile de 10 chevaux?

J'estime qu'il est possible de tenter cette expédition, même avec une 10 chevaux. Pour monter du Lautaret au Galibier, il y a six kilomètres de côte; c'est une belle route de haute montagne, parfaitement accessible même à une voiture de faible puissance. Des ruisseaux permettent de rafraîchir l'eau du radiateur en cours de montée. Sur les six kilomètres du parcours, il y en a deux dont la pente varie de 11 à 14 o/o, et quatre dont la pente varie de 9 à 11 o/o.

Une autre expédition, difficile, qu'une voiture à faible moteur peut faire, c'est celle du Grand Saint-Bernard. La route est médiocre et on rencontre du 15 o/o à certains endroits; mais on doit atteindre assez facilement le col, d'où on apercevra des panoramas splendides qui dédommageront le touriste de ses peines. Si on veut descendre à Martigny (Suisse), la route étant interdite aux automobiles, il faudra avertir les Pères de l'hospice; ils feront atteler un cheval devant la voiture, qui sera ainsi considérée non comme véhicule mécanique, mais comme véhicule hippique et pourra, en cette qualité, descendre à Martigny (45 kilomètres du col). On aura là une douce surprise : celle de payer le cheval de « renfort en descente » la bagatelle de 60 francs.

HENRY BUSSAD,
25, rue de Sully, Lyon.

* *

L'ascension d'une rampe dépend de bien des facteurs que nous ne connaissons pas.

Une voiture qui gravit une rampe a à vaincre d'abord les mêmes résistances qu'elle rencontre en palier (résistance due au frottement des bandages sur le sol) et, en plus, l'action antagoniste de la pesanteur. La résistance de l'air peut être négligée, dans ce cas, la vitesse de la voiture étant toujours très réduite.

Sur une route en bon état, la résistance à l'avancement, mesurée en kilogrammes, est sensiblement égale à 20 kilos par tonne, soit 2 °/₀ du poids de la voiture en ordre de marche.

La pesanteur impose un effort supplémentaire égal au poids de la voiture, multiplié par la pente de la route. Par exemple, pour une voiture pesant 1.000 kilos, gravissant une rampe de 14 °/₀, la résistance à l'avancement sera :

D'une part de 20 kilos (frottement des roues sur le sol).

D'autre part de 140 kilos (résistance due à la pesanteur).

Cet effort de 160 kilos est appliqué à l'extrémité d'un levier constitué par la roue, dont la longueur, par conséquent, est égale au rayon de ladite roue. Si notre voiture est munie de pneus de 760-90, par exemple, le bras de levier sera de 0 m. 36 environ. Notons, en passant, que les dimensions des pneus sont toujours inférieures aux chiffres par lesquels on a l'habitude de les désigner. D'autre part, il faut aussi tenir compte de l'écrasement du bandage. Le mieux est de mesurer le rayon exact sur la voiture chargée elle-même.

Le produit de l'effort par le bras de levier (que les mécaniciens appellent couple) est égal, dans le cas qui nous occupe, à 57,60. Il s'exprime en kilogrammes-mètre (et non en kilogrammètres!)

Cherchons maintenant quelle sera l'intensité du couple développé par le moteur. Nous ne pouvons le faire qu'approximativement, avec les données dont nous disposons.

La voiture en question est une 10 chevaux : cela signifie que son moteur a une puissance d'environ 15 chevaux, si elle est d'un modèle récent, de 12 chevaux, si elle date de quelques années. Adoptons ce dernier chiffre. Si cette puissance est obtenue à la vitesse de 1.500 tours, par exemple, ce qui est tout à fait normal pour un petit moteur, le couple moteur, mesuré sur l'arbre, est facile à calculer : 12 chevaux correspondent à 900 kilogrammètres par seconde, soit par 25 tours du moteur. Pour un tour, le travail développé est donc de 36 kilogrammètres. Ce travail est celui d'une force appliquée à un bras de levier de 1 mètre, force dont l'intensité est de 36 : 2 π, soit 5 kil. 600. Le couple du moteur sur l'arbre est donc 5.600 kilogrammètres, quand le moteur tourne à 1.500 tours par minute : la valeur du couple est notablement plus élevée aux allures réduites. Nous pourrons le prendre égal à 7 kilogrammes-mètres.

Ce couple est transmis à l'essieu arrière et amplifié par le changement de vitesse et les engrenages du pont arrière dans un rapport égal à la multiplication de la voiture correspondant à la petite vitesse.

Supposons qu'un tour de roue corresponde à 13 tours du moteur. Le couple moteur serait donc égal, sur l'essieu arrière, à 13 fois 7 kilogrammes-mètre, soit 91 unités. Mais il faut tenir compte du rendement de la transmission, qui, dans une voiture usagée bien entretenue, ne dépasse guère 0,66.

Le couple réellement utilisable ne sera donc plus que de

$$91 \times 0{,}66 = 60 \text{ kilogrammes-mètres.}$$

Le couple résistant étant de 58 K. M., on voit que la rampe pourra être gravie, mais tout juste.

En résumé, une voiture de 1 000 kilos aura besoin, pour gravir, une rampe de 14 °/₀ d'une puissance effective de 12 chevaux. Mais, ces 12 chevaux, le moteur ne les donnera plus si l'altitude à laquelle il se trouve est considérable. On sait en effet que la puissance des moteurs à explosions diminue sensiblement quand on s'élève. Des expériences faites par M. Sainturat, il résulte que, à 2.000 mètres, la puissance a déjà baissé d'un quart, et à 3.000 de plus du tiers.

Telle voiture qui enlève facilement le raidillon de la Tuilerie (14 °/₀), sera arrêtée par une pente de 11 °/₀ à 2.000 mètres et de 10 °/₀ à 3.000 mètres.

M. MARTIN,
Ingénieur, Versailles.

Comment pourrait-on organiser les championnats du monde de boxe?

Il semble que la boxe devrait être réglementée avec le même rigorisme que les autres sports. Ne croiriez-vous pas que dans chaque catégorie il devrait y avoir un championnat du monde annuel? Trois pays à l'heure actuelle devraient être représentés : l'Amérique. l'Angleterre et la France. Les champions se rencontreraient officiellement. Le vainqueur du championnat d'Europe serait opposé au champion d'Amérique. Celui qui triompherait serait donc bel et bien champion du monde, sans la moindre contestation possible. Voilà qui serait l'idéal, mais parviendra-t-on jamais à l'obtenir? J'en doute et pourtant il faut avouer que tant que nous n'aurons pas de réglementation plus sérieuse, le sport de la boxe n'aura pas droit à la place d'honneur que les fervents du ring voudraient lui voir reconnaître.

CHARLES DANIEL,
49, avenue Trudaine.

Trop d'accidents au rugby.

Vous avez mille fois raison, les accidents au cours des matches de football rugby deviennent vraiment trop nombreux! Il faut absolument remédier à cet état de choses.

D'abord, comme vous le demandez, quelle est ou quelles sont les causes de ces accidents?

A mon avis ils proviennent presque toujours d'une mauvaise compréhension du jeu; je ne veux pas dire par là que la malheureuse victime est un joueur ne connaissant aucun des principes fondamentaux du football. Que non! La faute en revient à presque tous les équipiers.

Dans les rencontres inter-clubs, pour peu qu'une légère rivalité divise les deux camps, les joueurs commencent par s'énerver et finissent par *jouer l'homme* et non le ballon. N'a-t-on pas vu le cas se produire entre deux équipes parisiennes.

Comment remédier à cet état de choses? Je crois qu'une disqualification de six mois ou un an donnerait à réfléchir à celui qui confond le rugby avec le pugilat. Si cela ne suffisait pas, il n'y aurait ma foi qu'une solution, le disqualifier à vie.

LÉON BARBIER.

* *

Si seuls les gens connaissant le jeu étaient admis à pratiquer le football rugby il y aurait peu ou point d'accidents.

Si par hasard un joueur faisait montre de brutalité, il n'y aurait qu'à disqualifier équipe du coupable, je vous jure que chacun ferait la police et que les actes de brutalité seraient extrêmement rares.

PAUL CHARDAU.

En plus des réponses que l'on vient de lire, nous en avons reçu d'autres, se rapportant aux diverses questions que nous avons posées à nos lecteurs dans le *Petit Dictionnaire Sportif* du 3 février; la place nous manque malheureusement pour publier toutes les lettres de nos aimables correspondants. Parmi les plus intéressants, nous avons retenu tout particulièrement celles de Mme E. Lablin et de MM. Legonnic, Parat, Landreau, Albert Raverdy, Vagne, Maurice Barrier, Charlet, Henri Barré, Edm n1 Bertrand, Jouannot et de la Rochette.

QUESTIONS NOUVELLES

Pourquoi des fuselages quadrangulaires?

Je suis surpris de constater que la majorité des constructeurs établissent leurs fuselages d'aéroplanes de section quadrangulaire. *A mon avis, le rectangle est essentiellement déformable; au contraire, le* triangle est essentiellement rigide et indéformable; *par son emploi, on obtiendrait le maximum de légèreté et de rigidité; ce que l'on recherche surtout en aviation:*

En outre, le principe du triangle devrait être beaucoup plus employé en construction et en mécanique.

PAUL LORIDO,
34, rue Denis-Papin, Tours.

Quelle sera la Coupe Femina pour 1912?

Si la Coupe Femina *se dispute cette année encore, ce dont je ne doute pas, ne croyez-vous pas qu'il faudrait abandonner les promenades en rond au-dessus d'un aérodrome pour un cross country aérien, pas trop sévère bien entendu, car nous n'avons pas la résistance physique des hommes, mais plus en rapport avec les progrès de la locomotion aérienne?*

Je vous serai reconnaissante de poser la question à vos lecteurs et lectrices.

UNE FUTURE OISELLE,
Pau.

Pourquoi les avions de guerre n'ont-ils pas un signe distinctif?

Tout soldat a son uniforme; toute armée a son drapeau. Pourquoi les nouveaux aéroplanes militaires que l'on va créer, les avions de guerre, n'auraient-ils pas aussi un signe commun? Le gouvernail de direction peint aux trois couleurs et le nom de l'officier pilotant l'appareil, gravé sur le blanc, remplirait parfaitement les conditions pratiques et esthétiques. Qu'en pense M. Millerand?

ALFRED CAMUS.
Villa Rheinfried, Speyer.

Pourquoi les freins serrent-ils mieux en avant qu'en arrière?

Les freins sur roue arrière de ma voiture sont disposés de façon parfaitement symétrique pour serrer également quand la voiture avance ou recule : j'ajoute, d'ailleurs, qu'ils m'ont toujours donné satisfaction. Cependant, j'ai eu la curiosité de les essayer, la voiture étant lancée en marche arrière, et j'ai pu constater le fait suivant. Quand la voiture avance, on arrive très facilement (trop facilement même), à bloquer les roues arrière. Au contraire, quand la voiture recule, le bloquage est impossible!

Doit-on incriminer les freins, ou y a-t-il là une raison qui m'échappe? Je serais très heureux d'avoir l'avis des lecteurs de la Vie au Grand Air *à ce sujet.*

G. BERILHAULT,
Lyon.

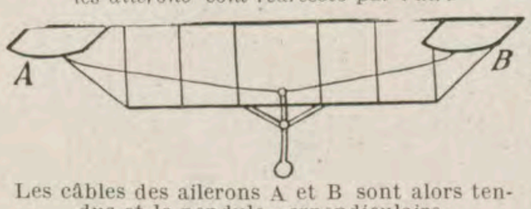
INVENTIONS

La question du gauchissement

Le gauchissement automatique Baligant.

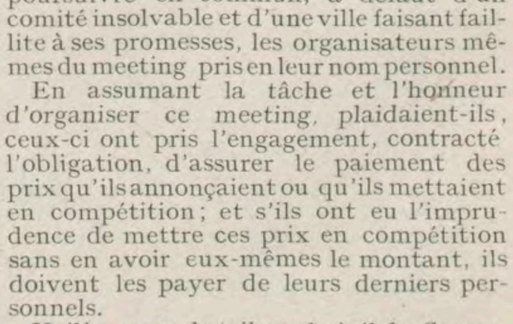
Simplement composé d'un pendule, sur la tige duquel se trouvent reliées les commandes d'ailerons, ce gauchissement se trouve placé près du gouvernail, mais au-dessous de l'appareil, au centre des deux ailes. Grâce au poids de 15 à 20 kilos qui est placé à l'extrémité inférieure de la tige, celle-ci est toujours perpendiculaire au sol, donc, aussitôt que le vent fait incliner l'appareil, les câbles de commande d'ailerons, placés à l'extrémité supérieure de la tige, tirent l'aileron de l'*aile inclinée*, et l'aileron s'abaissant, forme résistance et oblige l'appareil à se redresser.

Marche normale, les ailerons sont redressés par l'air.



Les câbles des ailerons A et B sont alors tendus et le pendule perpendiculaire.

Marche génée par le grand vent



L'appareil incliné, le pendule, toujours perpendiculaire, va redresser l'appareil en tirant sur l'aileron B qui est obligé de se fermer. La tige du pendule ne se trouvant plus dans l'axe, le câble de commande de droite se trouve diminué et oblige l'aileron à se fermer.

TRICK.

JURISPRUDENCE SPORTIVE

Organisateurs responsables.

Ah! la bonne nouvelle pour la première fois que nous entretenons les lecteurs de la *Vie au Grand Air* de jurisprudence sportive, que nous avons à leur annoncer :

Mais quoi donc, diront-ils, de la jurisprudence sportive? Qu'est-ce que peut être cela? Ces deux mots droit et sport ne jurent-ils pas ensemble au point de ne pouvoir s'allier? et comme on se figure mal la grave et claudicante Thémis se mêlant des jeux et des ris de nos jeunes sportsmen ou cherchant à imposer ses lois aux hardis champions, à qui leur force même semble devoir assurer l'indépendance, aux vaillants héros de l'air qui, lorsqu'ils ont à tire d'aile gagné les nues, s'amusent à nous faire la nique?

Et pourtant c'est ainsi; sans cesse, chaque jour peut-être, devant nos tribunaux de France s'agitent, se résolvent des querelles touchant aux sports ou ayant pris naissance au cours de quelque manifestation sportive. Et c'est de tout cela que se forme cette « jurisprudence sportive » que notre titre annonce aujourd'hui.

Cette fois l'événement s'est passé au pays du soleil, sur les rives enchantées de la Côte d'Azur. Il y a quelques mois, une ville de là-bas n'avait rien imaginé de mieux, et en cela elle avait bien fait, que d'organiser un meeting d'aviation. De valeureux garçons, répondant à son appel, étaient arrivés des quatre coins de l'Europe, avec leurs appareils et avaient, durant toute une semaine, émerveillé de leurs exploits les populations accourues pour les voir. Puis, le meeting clôturé, ils s'étaient présentés à la caisse pour recevoir le montant des prix qui étaient annoncés au programme et qu'ils avaient si vaillamment gagnés. Mais ils avaient trouvé alors porte close.

« Je n'ai pas d'argent », gémissait le trésorier du Comité d'organisation. Et la Ville elle-même, dont cependant la garantie avait été promise sur toutes les affiches et sur les programmes, se dérobait, elle aussi, parce qu'aucune délibération n'avait été valablement prise et que, la politique s'en mêlant, une municipalité nouvelle se faisait un malin plaisir de ne pas donner suite aux promesses de l'ancienne.

Alors, dans un bel élan de solidarité, et sous l'égide de leur grande société d'encouragement l'Aéro Club de France, nos aviateurs se groupèrent et décidèrent de poursuivre en commun, à défaut d'un comité insolvable et d'une ville faisant faillite à ses promesses, les organisateurs mêmes du meeting pris en leur nom personnel.

En assumant la tâche et l'honneur d'organiser ce meeting, plaidaient-ils, ceux-ci ont pris l'engagement, contracté l'obligation, d'assurer le paiement des prix qu'ils annonçaient ou qu'ils mettaient en compétition; et s'ils ont eu l'imprudence de mettre ces prix en compétition sans en avoir eux-mêmes le montant, ils doivent les payer de leurs derniers personnels.

Voilà ce que le tribunal civil de Grasse, adoptant la thèse des aviateurs, vient de juger. Et c'est de parfaite équité, et de saine et bonne justice; et ce sera, vous le verrez, d'un heureux effet dans l'avenir.

J. IMBRECQ.
Avocat à la Cour d'appel de Paris

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Les frères Josefsson, ont inventé un nouveau mode de self-defence, le glima.

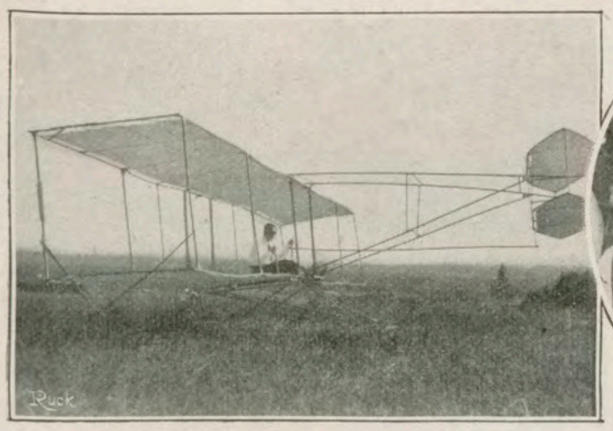
Vue générale du nouveau stand de tir aux pigeons de Pau. Les meilleurs tireurs français et étrangers se sont inscrits pour disputer les importantes épreuves portées au calendrier de la saison, après Monte-Carlo.

L'aviateur Obre, évoluant au-dessus de la campagne de Tunis.

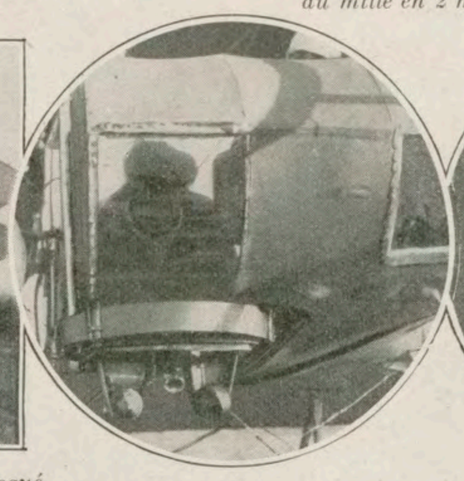
Le baptème du **Lotus-Blanc**. *Le yacht de M. Camille Blanc s'est classé quatrième dans la Coupe du club nautique de Nice, disputée le 6 février à Nice.*

Dix, champion amateur d'Angleterre de patinage et recordman du mille en 2 m. 27 s. 1/5.

L'équipe du 11e chasseurs d'Annecy, gagnante de la course de fond disputée au cours du sixième concours international du Club Alpin à Chamonix.

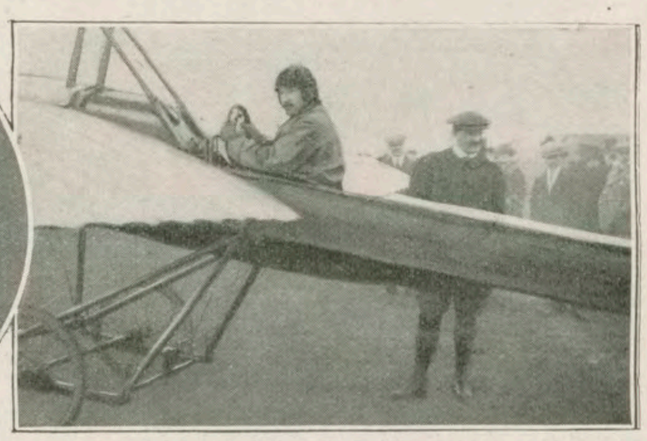


Planeur construit par M. Maurice Lartigue ; essayé en Auvergne au château de Rouzat, il a donné de bons résultats.



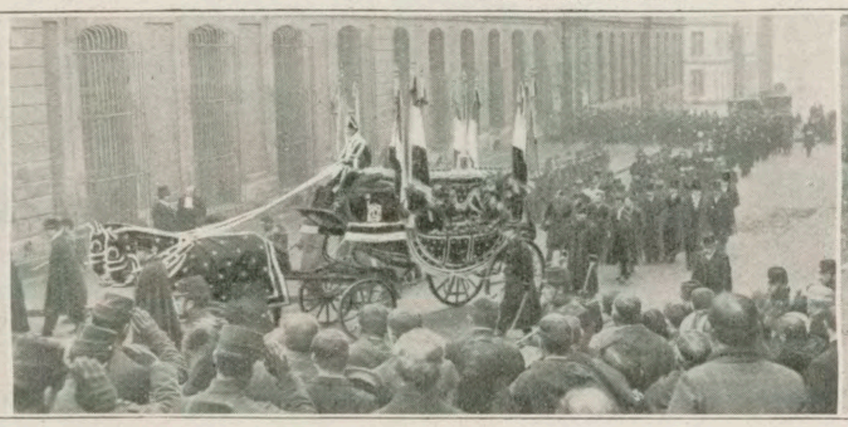
Le lt américain Scott, a fait des expériences de lancement d'obus à Villacoublay.

Carpentier et Descamps reçus à leur arrivée à Cannes par Robert Coquelle.



M. Jacques Schneider, commissaire officiel de l'Aéro-Club fait du tourisme aérien aux environs de Pau sur un monoplan Deperdussin.

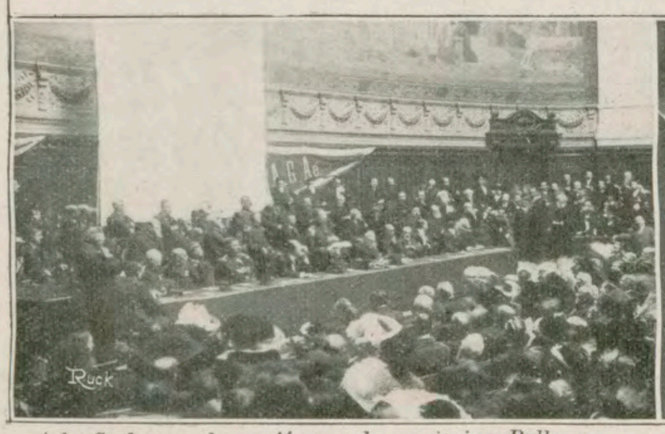
Marthuin, champion de France (poids lourds)



Les obsèques du capitaine Le Maguet à Versailles. Une foule nombreuse avait tenu à rendre un dernier hommage à l'infortuné officier qui se tua en aéroplane à Satory.

Les officiers aviateurs qui partent au Maroc. (de g. à d.) : *le lt Trétarre, le capitaine Clavenad, les lieutenants Do-Hu et Van den Vaero.*

Latriche, le vainqueur du championnat cycliste des Tout-Petits, disputé dimanche.



A la Sorbonne, la conférence du capitaine Bellenger sur « ce qu'aurait été la guerre de 70 avec des aéroplanes ». a remporté le plus vif succès.

L'arrivée de Deville, du Lycée Saint-Louis, gagnant du championnat interscolaire de Cross-Country, disputé le 11 février dans les bois de Saint-Cloud.

Assaut d'escrime organisé au Nouveau Cirque, au profit des victimes du cuirassé **Liberté**. *Les meilleurs tireurs avaient tenu à prêter leur généreux concours.*

HIPPISME

Les familles de pur sang (1)

Suite du classement des familles dans l'ordre des gains de leurs représentants au cours de 1911.

Nous avons déjà passé en revue les sept familles qui se classent en tête de la liste des gains des représentants des différentes souches au cours de l'an dernier. Nous avons pu voir qu'elles se composaient des cinq grandes familles de coureurs et de deux familles d'étalons, celles qui portent les numéros 14 et 8.

LA FAMILLE 11 est celle qui se place au huitième rang.

C'est encore une souche d'étalons ; elle a d'ailleurs donné naissance au plus célèbre des reproducteurs, à Saint-Simon, qui, par lui-même ou par ses descendants, a remporté des succès remarquables dans le monde entier.

Pour donner une idée de l'influence prépondérante de ce fameux étalon, notons que, de 1906 à 1911, dix-sept de ses fils et dix-huit de ses petits-fils ont fait la monte en France. Et parmi ces descendants qui fonctionnent encore, on peut citer: Simonian, Saint-Damien et ses fils Chéri et Montlieu, Childwick, Saint-Bris, Lauzun et Rabelais.

Si nous nous en rapportons aux fluctuations du nombre de ses représentants en Angleterre depuis 1840, cette famille semble décliner légèrement. En France, elle est très florissante : elle compte 198 descendants à notre Stud Book contre 187 au Stud Book anglais. Mais par un phénomène très curieux, elle ne nous a pas encore fourni un bon étalon.

Elle paraît pourtant s'être suffisamment acclimatée en notre pays ; certaines de ses souches sont d'importation ancienne ; l'une des principales, celle de Diggory Diddle, qui est venue en France en 1848, est représentée par 35 poulinières.

Voici la répartition des gains des représentants de la famille 11 au cours de l'année 1911 :

	Chevaux ayant couru	Courses courues —	Chev. ayant gagné	Courses gagnées —	Sommes gagnées —
2 ans . . .	31	141	9	16	61.493 fr.
3 ans . . .	43	370	22	40	346.988
4 ans . . .	15	99	7	16	235.072
5 ans . . .	4	12	2	3	6.550
6 a. et plus.	8	16	4	4	7.640
Famille 11.	101	638	44	79	657.743 fr.

Parmi les deux ans, beaucoup se sont bien comportés; mais il n'y en a que trois qui ont gagné plus de 6.000 francs: Ruade, une pouliche du Midi, Oujda et Grayling IV, un fils de Derbouka qui a fait sa carrière en Angleterre.

Les bons trois ans sont aussi nombreux ; les meilleurs sont: Gavarni III, le vainqueur du Prix Eugène Adam; La Bécasse, la seconde de la Poule d'Essai ; Tudor III, Flor Fina, Last Patron et Pourquoi Pas.

Dans les quatre ans, deux champions s'attribuent à eux seuls la presque totalité des sommes gagnées : ce sont La Française avec 158.785 francs et Carlopolis avec 60.310 francs.

LA FAMILLE 7 occupe le neuvième rang.

C'est la première souche d'outsiders que nous rencontrons. Comme nous allons le voir, elle n'est pas à mépriser: après avoir eu parmi ses représentants des chevaux tels que West Australian, Wild Dayrell, Wisdom et Donovan, elle nous a donné récemment le célèbre Flying Fox, dont les succès sur le champ de courses aussi bien qu'au haras, sont encore présents à la mémoire de tous les sportsmen.

Elle n'a pas moins bien réussi en France où elle a produit, après Slapdash, la mère de Fervacques, Saltarelle, Saxifrage et Saltéador, Madcap, Railleur, Lorlot, Mordant et Brisecœur.

D'une façon générale, elle est chez nous d'introduction récente ; à part une souche isolée qui ne compte que cinq descendantes aujourd'hui, tout notre stock remonte à des importations postérieures à 1870.

Comme d'une part, cette famille est plus fortement représentée en Angleterre qu'en France et que d'autre part, sa tendance à s'accroître d'une façon continue dénote sa richesse de vitalité, il semble que les éleveurs pourront trouver en elle, d'excellents éléments de succès.

Voici la répartition des gains des représentants de la famille 7 au cours de l'année 1911 :

	Chevaux ayant couru	Courses courues —	Chevaux ayant gagné	Courses gagnées —	Sommes gagnées —
2 ans. . .	22	100	5	13	37.250 f.
3 ans. . .	33	311	22	56	396.593
4 ans. . .	6	33	2	5	33.343
5 ans. . .	4	29	2	6	64.230
6 a. et plus.	2	4	»	»	280
Famille 7.	67	477	31	80	531.696 f.

(1) Voir les nos 698 et 699.

Les deux ans sont assez modestes : Bonbon Rose, Marie Anne et Frelyane sont les plus brillants.

Les trois ans présentent de nombreuses utilités : Cavallo, Traversin, Imrak, Infortuné, Made in England, Better et Lord Loris.

Dans les quatre ans il n'y a que Linois et Tambour Major.

Quant aux gains élevés des cinq ans, ils sont dus pour la totalité aux performances d'Italus.

LA FAMILLE 13 vient en dixième ligne.

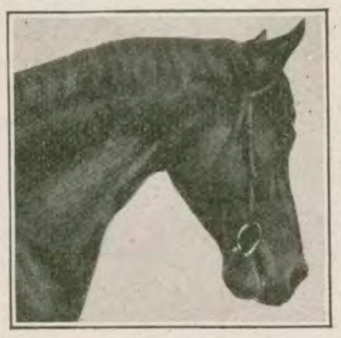
C'est une souche normalement établie en France où elle a déjà donné de bons produits : Mlle de Chantilly, Salvator, Little Duck et plus près de nous Maximum et Princess Margaret.

Voici comment se répartissent les gains de ses représentants au cours de l'année 1911 :

	Chevaux ayant couru	Courses courues —	Chev. ayant gagné	Courses gagnées —	Sommes gagnées —
2 ans . . .	36	176	11	18	85.105 fr.
3 ans . . .	29	287	17	41	239.348
4 ans . . .	19	103	13	28	140.404
5 ans . . .	4	22	1	2	13.635
6 a. et plus.	2	18	2	3	14.075
Famille 13. .	90	606	44	92	492.567 fr.

Fourvières et Rainoire sont les meilleurs performers de deux ans.

Les gains des trois ans auraient été probablement plus élevés si Radis Noir, le propre frère de Radis Rose, n'avait pas malheureusement péri brûlé dans le wagon qui le ramenait de Bordeaux et où il venait de remporter le Derby du Midi. Bien qu'ayant ainsi disparu dès le début de la saison, il est second sur la liste des trois ans, derrière Manzanarès, devant Fanon Mon Seigneur, Sea Maid, Néron VIII et Raisouli.



SEA SICK.

Les quatre ans comprennent Radis Rose, Reinhart et Coppelia.

Joyeux Drille représente à lui seul les cinq ans.

LA FAMILLE 19 occupe le onzième rang.

Cette souche est excellente; et Bruce Lowe était le premier à le constater; car, tout en lui assignant cette place loitaine dans sa classification, il faisait ressortir que la chance semblait l'avoir desservie dans les courses classiques et qu'il fallait savoir reconnaître la qualité d'une famille dont les rejetons s'appelaient Monarque, le père de Gladiateur; Vedette, le père de Voltigeur; Isonomy, le père d'Isinglass ; et Plaisanterie, la mère de Childwick.

Elle a pris en France un développement considérable : sur les 234 poulinières qui la composent (contre 208 en Angleterre), 104 remontent à des importations récentes; des 130 autres, 20 descendent de Partlet qui, introduite en France en 1859, fut la mère de Jeune Première, la gagnante du Prix de Diane de 1867, et 110 se rattachent directement à Ada qui fut importée en 1829.

C'est cette dernière souche qui a produit Poetess (Prix du Jockey-Club), Hervine (Prix de Diane, Prix du Cadran), Mon Etoile (Grand Prix de Bade et Gladiateur), puis Plaisanterie (Grand Prix de Bade, Cambridgeshire et Cesarewitch), Ténébreuse (Poule d'Essai, Grand Prix de Paris, Cesarewitch et deux fois le Gladiateur), Profane (Prix de Diane, et Sea Sick (Prix du Jockey-Club et Gladiateur).

Il semble bien, et cette énumération de victoires tend à le confirmer, que la caractéristique de la famille doit l'aptitude à tenir la distance.

Voici la répartition des gains de ses représentants au cours de l'année 1911 :

	Chevaux ayant couru	Courses courues —	Chev. ayant gagné	Courses gagnées —	Sommes gagnées —
2 ans . . .	37	154	6	9	88.291 fr.
3 ans . . .	41	341	21	47	218.090
4 ans . . .	18	156	11	26	154.792
5 ans . . .	6	22	2	2	8.980
6 ans et plus.	5	10	2	2	1.800
Famille 8. .	107	683	42	86	471.953 fr.

Pradial, Folligny et Margoton, tels sont ses deux ans.

Beaucoup de trois ans utiles dont le meilleur se trouve Ismen, suivi de Le Sopha, Sybilla, Walburge, Master Strozzi et Sea Lord.

Valemont, Unterwalden, Le Tocsin, Masselako et Foliosa forment le contingent des cinq ans.

D'une façon générale, les résultats de cette année sont médiocres.

LA FAMILLE 27 vient au douzième rang.

Elle provient presque toute entière d'importations récentes, postérieures à 1880.

Jusqu'ici elle a très bien réussi en France, tout au moins sur le champ de courses : Ragotsky, Semendria et Phœnix sont des produits remarquables. On peut craindre que le succès ne soit pas aussi brillant au haras.

Voici les gains de ses représentants au cours de 1911 :

	Chevaux ayant couru	Courses courues —	Chev. ayant gagné	Courses gagnées —	Sommes gagnées —
2 ans. . . .	6	28	2	3	16.765 fr.
3 ans. . . .	16	159	10	31	299.023
4 ans. . . .	6	68	3	15	36.613
5 ans. . . .	5	34	3	5	28.505
6 ans et plus.	2	4	»	»	200
Famille 27 . .	35	293	18	54	381.106

Rien de bien intéressant chez les deux ans.

Les trois ans, au contraire, fournissent cinq bons performers : Rose Verte, l'héroïne inattendue du Prix de Diane, Bibre, La Montagnola, Templier III et Ecaille II, puis Accroche-Cœur et La Bérézina.

Uriel et Talassa parmi les quatre ans, White Boy, Alexis et Malause parmi les cinq ans ont à leur actif quelques petites courses.

RENÉ RIONDET.

ÉQUITATION

Un peu de voltige

La voltige est un exercice naturel à l'homme.

LA voltige est un exercice tellement naturel à l'homme, qu'il l'exécute depuis la plus haute antiquité, sans l'avoir jamais appris. Qui n'a vu garçons de ferme, palefreniers, charretiers, sauter journellement sur le dos de leurs chevaux, pour les mener à l'abreuvoir, et les conduire à la ferme et à l'écurie ? De tout temps, pour exécuter ce saut, l'homme saisissait la crinière avec les mains et, ainsi aidé, s'élançait sur le dos du cheval. La manière, vous le savez aussi bien que moi, n'a pas changé. Eh bien, l'homme qui monte à cheval de cette façon fait, sans s'en douter, de la voltige, de la voltige sur place, c'est-à-dire la plus difficile, car il faut un effort bien plus grand pour sauter sur un cheval arrêté que sur un cheval au galop.

Le cheval de voltige devra être d'une taille moyenne : de 1 m. 57 à 1 m. 60, légèrement doublé, puissant dans son rein, énergique et doué d'assez de sang pour galoper vigoureusement et vite au besoin. Pourtant, il ne le faudra ni trop impressionnable, ni surtout chatouilleux. C'est assez vous dire, qu'à part de rares exceptions, le choix d'une jument devra être écarté, la plus sage pouvant, à un moment donné, sous des influences indépendantes de sa volonté, devenir dangereuse. A ce propos, je vous dirai que, pour la voltige, je considère comme dangereux, le cheval qui, dans un moment de surexcitation ou d'impatience, est susceptible de ruer ou d'envoyer des coups de pied. En somme, pour voltiger, il faut que le cheval, malgré sa vigueur, puisse supporter les chocs et les à-coups qu'il aura à subir de la part du débutant qui lui roulera sur le dos et ne manquera pas de le gratifier de nombreux coups de talon.

Le cheval de voltige doit être embouché avec un bridon dont les canons seront assez gros pour ne pas froisser la commissure des lèvres lorsque le cheval sera sur les enrênements. Un surfaix de voltige sera ajusté sur le dos du cheval à la naissance du garrot. Le surfaix de voltige est un peu plus fort qu'un surfaix ordinaire, possédant en avant, du côté de la tête du cheval, deux poignées assez séparées pour que les deux mains puissent les saisir facilement; ces poignées devront être molles et en buffle afin de mieux se prêter à toutes les prises du voltigeur. Autrefois on employait des poignées rigides, et aussi deux cornes en fer garnies de cuir. L'usage de ces poignées et de ces cornes a été abandonné depuis longtemps par les bons voltigeurs qui les trouvaient trop dures, gênant et limitant les mouvements des avant-bras et de l'épaule. Elles présentaient aussi le grave inconvénient d'exposer le cavalier à se blesser en retombant dessus. Le cheval ainsi garni de son bridon et de son surfaix, devra avoir la tête fixée au moyen de deux enrênements attachés devant le surfaix, et s'accrochant par des mousquetons aux anneaux du filet. Si le cheval a tendance à baisser la tête, on lui mettra un filet releveur ; si, au contraire, il la lève, c'est en ajustant une martingale sur la muserolle qu'on la lui fera baisser.

E. MOLIER,

(L'Equitation et le cheval). (1).

(1) Pierre Lafitte et Cie, éditeurs.

PETITE CORRESPONDANCE

LAURENT DARBLÉ, NOYON. — Le manager de Willie Lewis et de Joe Jeannette, Dan Mac Ketricke annonçe son arrivée en France à chaque courrier et seules ses lettres nous parviennent.

RENÉ VIGNON, BLOIS. — 1° Non, il n'est plus recordman. — 2. Jean Gouin détient le record du monde de la demi-heure avec 9 kil. 721. Le précédent appartenait à White depuis 1863 avec 9 kil. 712 et le record amateur à Shrubb avec 9 kil. 660

LES SPORTS D'HIVER

LE PRINCE CAROL DE ROUMANIE

S. A. R. le Prince Carol de Roumanie, fervent des sports d'hiver, vainqueur du Concours de luges de Sinaïa.

UN BOBSLEIGH ROYAL

Le bobsleigh conduit par S. A. R. le prince Carol a fait le parcours de la piste de Sinaïa, (2334 m.) en 3 m. 9 s. 2/5

UNE RECORDWOMAN DU BOB

Le bobsleigh, conduit par Mlle M. Ghika a remporté la Coupe du Prince Bibesco, à Sinaïa. effectuant le parcours en 2 m. 57 s. 4/5.

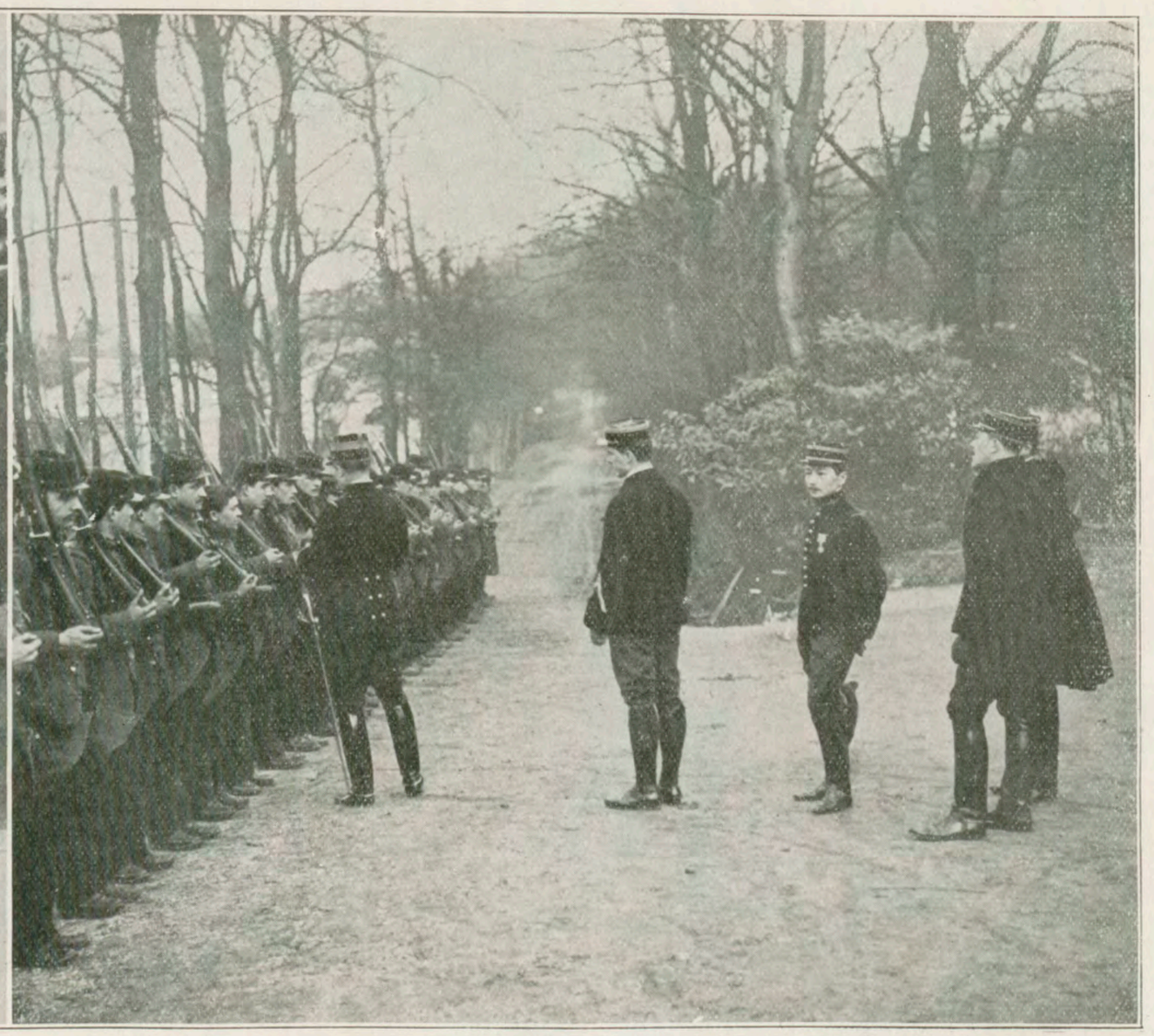
LA PISTE DE CHAMONIX

Les stations hivernales françaises, par contre, souffrent de la pénurie de neige et la piste de Chamonix offre de ce fait, un parcours absolument défectueux.

L'AVIATION MILITAIRE

LE CAPORAL-LEGIONNAIRE LEGAGNEUX

Le populaire aviateur Georges Legagneux a reçu officiellement la décoration de la Légion d'honneur, samedi dernier, dans la cour de l'Ecole Militaire, devant les troupes.



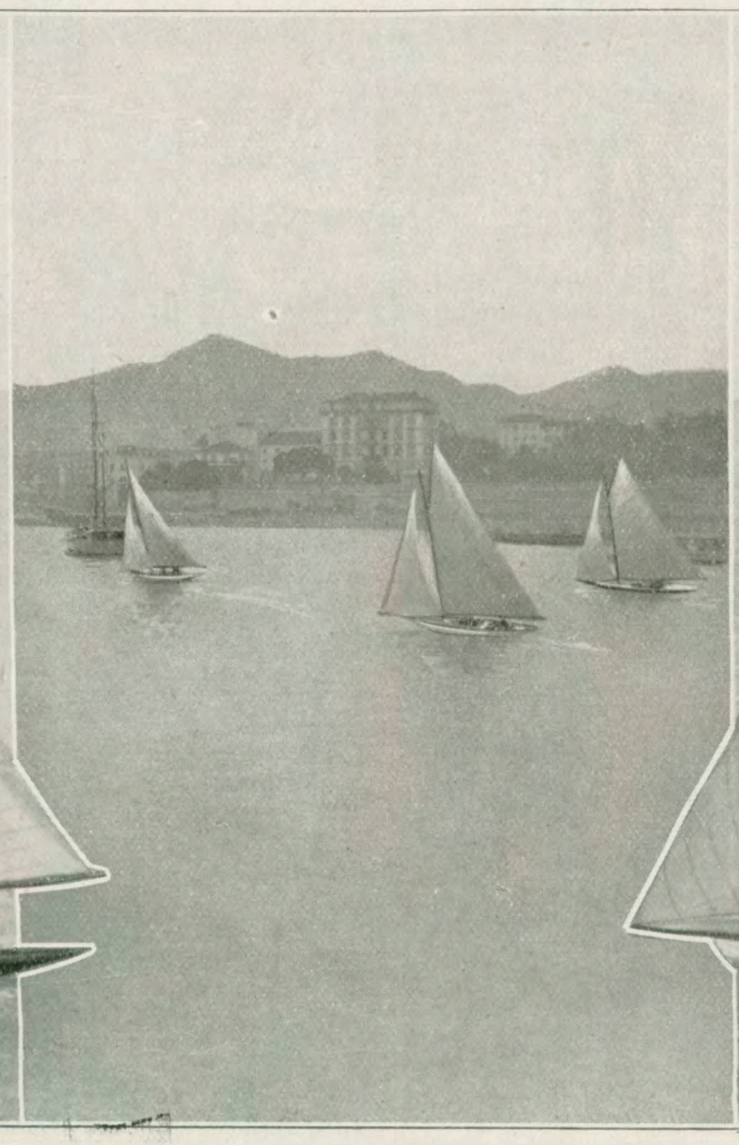
LE COLONEL HIRSCHAUER PASSE EN REVUE LES AVIATEURS DU MAROC

Dimanche et lundi sont partis pour le Maroc les officiers aviateurs et les sapeurs qui vont établir des champs d'aviation à Casablanca, Fez et Oudja. Le capitaine Clavenad, les lieutenants Tretarre, Do-Hu, Van den Vaero et cinquante sapeurs étaient de cette première mission.

LE YACHTING A NICE

LE YACHT FRANÇAIS *NICOEA*

La Coupe du Club Nautique de Nice a été remportée par le yacht français *Nicoea*, quoique le yacht danois *Nurdug* ait gagné la première épreuve.



LA RENTRÉE AU PORT

La Coupe du C. N. N. fondée en 1893, est avec la Coupe de France et la Coupe du Cercle de la Voile de Paris l'un des trois glorieux trophées du Yaching.

(Photographies de notre envoyé spécial)

LE YACHT DANOIS *NURDUG*

Après avoir remporté la première épreuve, le yacht danois *Nurdug* fut battu par le yacht *Nicoea* dans la seconde et perdit la Coupe.

La vie d'un champion du ring

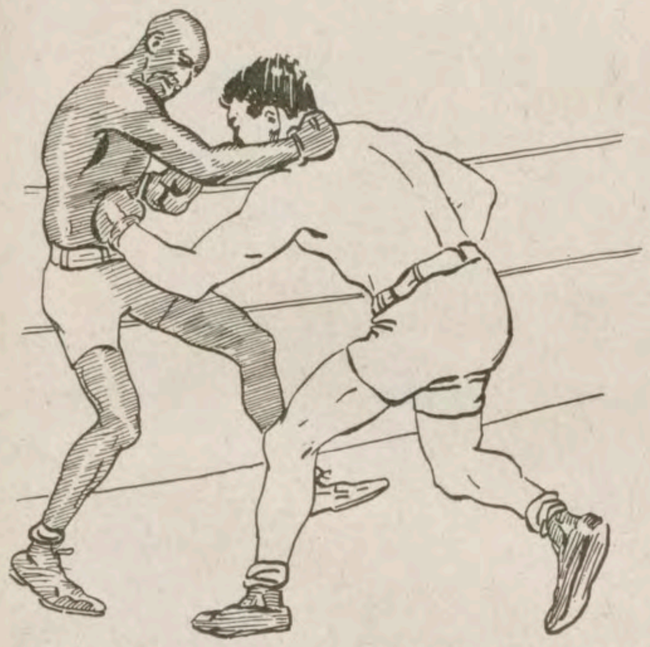
PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)
DESSINS DE ROBERT EDGREN

Bien avant que j'aie eu le temps de lever les mains pour me mettre en garde, il me porta un coup terrible sur le nez. Vous pouvez parler d'un coup au menton, à l'estomac ou sur l'oreille, mais laissez-moi vous dire qu'un coup sur le nez est bien plus dur encore. Vous avez les deux yeux troubles et comme bouchés et il vous semble que votre nez est écrasé. Un coup sur le nez empêche un homme de continuer à combattre ou le rend fou. Pour moi, il me rendit fou.

J'oubliai que j'avais des gants de boxe aux mains et je me jetai sur ce nègre pour le casser en deux. Je me précipitai sur lui comme j'avais vu les taureaux se jeter sur les matadors dans les courses au Mexique. C'est ce qu'attendait Griffin.

C'était un boxeur, et j'étais un novice, dans toute l'acception du mot, car je n'avais jamais boxé avec des gants. Ce que le nègre fit de moi pendant les quatre ou cinq premiers rounds fut une honte. Il me chassait comme une bille, d'un côté du ring à l'autre. Il me touchait au menton, au nez, aux yeux, comme il voulait. Il me flanqua une volée comme il n'en avait peut-être jamais donné. Pour moi, j'avais beau me jeter sur lui, je n'aurais même pas pu l'atteindre avec un fouet.

Mais, au bout de quelques rounds, je revins de ma surprise. Je repris haleine et commençai à figurer dans la danse qui n'avait été jusqu'ici pour le nègre qu'un cavalier seul. J'avais devant moi un homme qui me faisait passer par un chemin que je n'avais jamais vu en rêve. C'est sans doute cela, me disais-je, ce que Gallagher appelle boxer. Griffin me frappait comme il voulait, mais il ne pouvait ni m'abrutir ni me mettre à terre et je n'étais pas du tout fatigué. Le tout, pour moi, était de savoir comment il



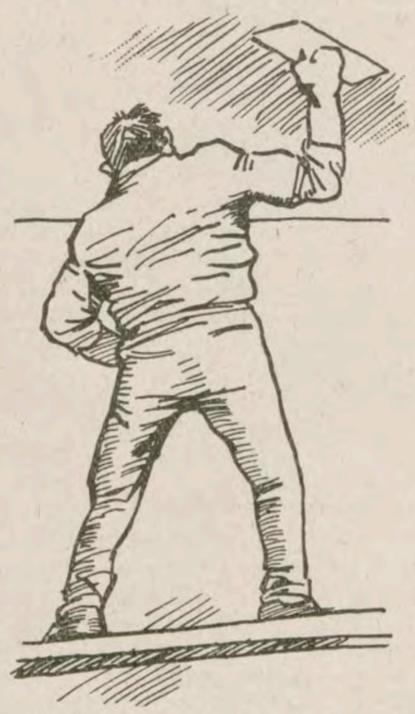
JE RÉPONDIS PAR UN COUP DU GAUCHE A L'ESTOMAC

s'y prenait, de deviner sa tactique et de le payer de sa propre monnaie. J'étais sûr que si j'y arrivais, c'est moi qui le tomberais.

Je commençai à agir comme je venais de le décider. Je cessai de me jeter sur mon adversaire comme un taureau en colère. Griffin pensa que j'étais fatigué et redoubla en conséquence. Pendant un instant, il me frappa à coups répétés pour arriver à me mettre à terre. Au moment où chaque coup allait partir, j'étudiais comment il le portait. De temps en temps, j'essayais de riposter par un de ces coups, mais, ou bien il le bloquait, ou il plongeait, ou il esquivait de justesse et m'attrapait au menton. La façon dont il me touchait me rendait fou. Mais tout le temps, je me disais que c'est moi qui arriverais à le mettre knock-out. J'en étais absolument sûr.

Maintenant, j'apprenais du nouveau à chaque round. En fait, je crois que j'en appris davantage dans l'art de la boxe, en cette seule soirée, que dans toute l'année qui suivit.

Au neuvième ou dixième round, le nègre commença à montrer des signes de fatigue. Il s'épuisait lui-même, à essayer de me mettre à terre, et ses coups ne portaient plus guère. J'en sentais bien la différence. Il semblait ne plus y avoir ni le même poids, ni la même force, derrière les poings qui m'atteignaient. Je commençai doucement à me garder, sans essayer de porter un coup, présentant seulement la tête en avant, le corps rentré, la main droite près du menton et la gauche en avant. Ce fut plus tard ce qu'on appela le *crouch*, qui fut ma garde favorite. C'est dans ce premier combat que j'eus l'idée de cette garde et c'est, plus tard, elle qui me valut le championnat du monde. C'est à



LE MÉTIER DE PLÂTRIER DONNE DE LA PUISSANCE AUX ÉPAULES.

tort qu'on a dit que je l'appris de Tommy Ryan. C'est ma manière naturelle de combattre.

Maintenant qu'il était fatigué, le nègre se contentait de me porter des caresses à la tête, avec le gauche, pour me tenir éloigné. J'usais presque tout le temps du droit, me contentant d'essayer quelques coups du gauche à la tête. Car, depuis que je recevais des coups, j'avais appris quelque chose et je croyais connaître le moyen de gagner. J'attendais le coup sûr pour y arriver. C'était dur; Griffin était toujours sur ses pieds. Son adresse m'agaçait. Quand je voyais une entrée, elle était bloquée net au moment où je partais.

Quand je fus dans mon coin, après le treizième round, mon second me dit :

« Jim, il est onze heures et demie. On éteint les lumières à minuit. Allez maintenant, ferme! ou vous perdrez votre chance et il aura la décision aux points.

— C'est moi, qui l'aurai! répondis-je.

Nous commençâmes le quatorzième round. Griffin était fatigué et littéralement en eau, mais il n'avait pas une marque. J'étais défiguré, couvert de noirs, en sang, mais j'étais aussi fort et aussi frais qu'au départ. De plus, j'avais commencé ce combat sans savoir ce que c'était qu'un gant de boxe, et maintenant, j'avais appris quelque chose. Je commençai à montrer un peu plus d'audace, me tenant en face de mon adversaire, et ripostant à chaque coup qu'il me portait. Je me redressai un peu et lui offris une occasion de me toucher au menton. C'était une entrée pour le droit. Griffin eut un sourire satisfait. Il partit du droit. J'esquivai juste assez pour que le gant m'effleurât le cou et répondis par un coup du gauche dans l'estomac. Il s'effondra comme une masse et resta étendu à terre, tremblant comme une feuille. Le combat était fini. Le referee compta dix. Il aurait bien pu compter cent! Tous les copains étaient debout, applaudissant avec frénésie, criant que j'étais une merveille.

C'est ainsi que je devins boxeur professionnel, par un premier combat qui fut ma première victoire.

CHAPITRE IX

QUELQUES RÉFLEXIONS PHILOSOPHIQUES SUR LE TRAVAIL ET SON INFLUENCE SUR L'ART DE LA BOXE

Comme je l'ai expliqué plus haut, après cette première rencontre professionnelle, dans laquelle je mis Griffin knock-out, je ne m'adonnai pas tout de suite à la boxe. Je repris mon travail de chaudronnier et je m'en trouvai fort bien. Quand je jette un regard sur tous les hommes que j'ai connus dans le ring et que je réfléchis à leur force, à leur endurance et aussi à leurs points faibles, j'en arrive à conclure que le travail n'a jamais fait de mal à personne, surtout à un boxeur, tant que ce n'est pas une sorte de travail qui fatigue l'homme, lui déforme les muscles ou lui fait perdre sa vitesse. Les meilleurs hommes que j'ai vus dans le ring sont ceux qui avaient travaillé dur à leur époque, et qui avaient continué, même en s'entraînant.

Les méthodes des camps d'entraînement, la course sur route, le punching ball, la boxe avec les sparring partners ne suffisent pas pour amener un homme au mieux de sa condition. Quelqu'ait été la valeur de James Corbett, quand je le connus pour la première fois, je suis convaincu qu'il aurait été plus fort, et qu'il aurait montré plus d'endurance, s'il s'était, de temps en temps, livré à quelque dur travail. Corbett était une exception, parmi les boxeurs, car il menait une vie large et facile, lorsqu'il ne s'entraînait pas, boxant seulement pour son plaisir et jouant au base-ball.

Bob Fitzsimmons était maréchal-ferrant. Il ne commença à boxer que quand il était déjà un homme fait. Pendant ses années de combat, son plus grand plaisir était de s'échapper un jour ou deux pour forger quelques douzaines de fers à cheval. Ruhlin était chaudronnier, comme moi. Sa force lui servait plus dans le ring que sa science. Sharkey fut un grand boxeur, parce que la dure vie de marin qu'il avait menée, pendant de longues années, l'avait rendu fort comme un taureau. Un métier dur, et l'habitude du plein air, en avait fait un homme robuste et dangereux. Sharkey était au summum de sa puissance musculaire quand il entra dans le cercle enchanté. Il n'apprit jamais beaucoup sur le ring et ne fut jamais meilleur que quand il se contenta d'user de sa force et de sa brutalité. C'était, lui aussi, une merveille, et, dans nos deux combats, j'eus l'occasion d'admirer la puissance de ses coups et son endurance à encaisser. Ce n'est pas dans les camps d'entraînements qu'il aurait acquis ces deux qualités à ce degré.

Les autres boxeurs que je n'ai jamais rencontrés dans le ring, parce qu'ils étaient d'un poids infé-

LE TRAVAIL DES CHAMPS M'INTÉRESSE FORT COMME ENTRAINEMENT.

rieur au mien, m'ont souvent dit qu'ils n'avaient jamais si bien boxé que pendant qu'ils travaillaient dur dans la vie. Tommy West, par exemple, fut un grand champion poids moyen, au moment où je débutais. Il eut avec Tommy Ryan le plus dur combat que celui-ci eut eu à soutenir. Quoique battu, il infligea à Ryan une telle punition, que celui-ci ne put se remettre en forme pendant plus d'un an. West était plâtrier. Pendant ses premières années de boxe, il continua son métier. J'ai toujours pensé que ce métier de plâtrier, où l'on travaille les bras en l'air, à barbouiller des plafonds, donne de la puissance aux épaules et aux muscles nécessaires pour porter un bon coup de poing. West me disait que, tant qu'il conserva son travail, il ne se sentit jamais fatigué au cours d'un match, et qu'il pouvait taper plus dur encore dans le dernier round que dans le premier. Quand il commença à toucher de grosses bourses et à vivre tout le temps dans un

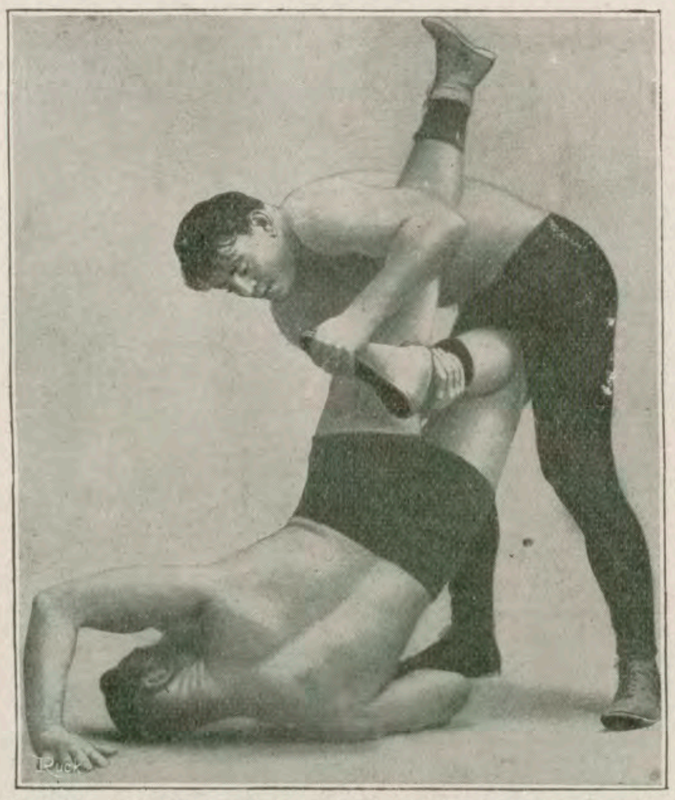
(1) Voir la *Vie au Grand Air*, depuis le n° 696.

On trouvera dans ce numéro six mots qui, joints deux à deux, forment les noms de trois sportsmen connus, dans trois sports différents. Ces noms constituent la cinquième des réponses de notre concours de Jeffries. Voir à la page suivante les conditions et les prix de ce concours.

camp d'entraînement, à courir, à boxer, au lieu de manier la truelle, il ne fut pas longtemps à sentir la différence. Souvent, il reprit la blouse blanche, recommençant à travailler aux plafonds, parce qu'il reconnaissait que c'était, pour la boxe, un excellent entraînement.

Le travail des champs est aussi très bon, car il s'accomplit au soleil ou sous la pluie et rien ne vaut, pour un athlète, le beau soleil et le grand air. Le meilleur exemple que j'en puisse donner se rapporte non plus à un boxeur, mais à un lutteur, Frank Gotch, qui devint champion du monde, en battant Hackenschmidt, un merveilleux produit de l'éducation des gymnases. Gotch est, physiquement, un des plus beaux hommes que j'ai vus. Sa force est surprenante. On croit généralement que ce n'est qu'à la lutte qu'il doit ce superbe développement musculaire, car il passa peu de temps sans avoir des matches ou des exhibitions. Mais il travaillait aux champs, avant de faire de la lutte, et, chaque fois qu'il doit avoir un match avec un adversaire sérieux, il se rend à sa ferme d'Iowa et c'est toujours là qu'ilse prépare pour les grandes rencontres. Il emmène alors « Farmer » Burns, et d'autres fameux lutteurs avec lui et il les fait travailler plus souvent à transporter du foin que sur le tapis. Ce genre de vie m'intéresse fort, car c'est celui que j'ai mené longtemps étant jeune et plus tard, étant champion du monde, alors que je ne trouvais plus d'hommes qui acceptent de se rencontrer avec moi, j'achetai une grande ferme d'alfa et j'y passai deux des meilleures années de ma vie, à travailler dans les champs, de mes propres mains. Cela enfonce tous les punching ball, les sauts à la corde et tous les sports du monde. Avec quelques journées de chasse dans la montagne, voilà de quoi tenir un boxeur en forme!

Mais, quoique tous ces genres de travaux, et d'autres encore sont très bons pour l'entraînement, je dois dire qu'aucun métier ne vaut, en réalité, celui de chaudronnier. Il y a, dans ce travail, quelque chose qui rend l'homme fort, endurant et adroit. Le



FRANK GOTCH, QUI DEVINT CHAMPION DU MONDE EN BATTANT HACKENSCHMIDT...

fer semble pénétrer dans votre sang, dans vos os et dans vos muscles. Il vous résiste à chaque occasion. Il faut vous battre avec lui tout le temps. Il est lourd à enlever ; il est plus fort que vous et il vous faut user d'adresse pour en avoir raison.

Il faut de la science pour le remuer. J'ai vu des hommes, parmi mes camarades, soulever de terre des barres de fer et les transporter beaucoup plus facilement que ne pouvaient le faire des hommes deux fois plus fort qu'eux. Il y a beaucoup d'habileté à n'employer de votre force que juste ce qu'il en faut. Il n'y a pas de doute que l'habitude de manier le fer m'a beaucoup aidé à manier des hommes sur le ring, à les bousculer et à les faire se fatiguer eux-mêmes par leurs propres efforts, tandis que je restais pour ainsi dire tranquille.

De toutes façons, soulever des poids et s'en servir pour travailler est une excellente manière de développer ses muscles. J'ai souvent vu des boxeurs prendre un marteau et passer une heure ou deux à frapper sur quelque chose. L'emploi du marteau développe les avant-bras et les rend fermes pour porter un coup. Un bon avant-bras solide vaut mieux derrière un coup de poing, qu'une grosse masse de muscles dont vous ne vous servirez pas pour frapper. Fitzsimmons avait une grande force dans ses avant-bras, qu'il avait développés par l'usage du marteau, dans son atelier de forgeron, en même temps qu'il développait son adresse en frappant juste sur les pieds des chevaux. Je me suis rendu compte que la force de mes poignets et de mes avant-bras rendait mes coups deux fois plus forts qu'ils n'eussent été sans cela. C'est ainsi que je renversai Bob Fitzsimmons avec un direct de gauche à Coney Island, ce qui me valut le Championnat du monde. C'est encore ce coup qui fit que Gus Ruhlin resta assis dans son coin, quand la cloche l'appela pour le sixième round dans notre seconde rencontre à San-Francisco, et lui fit dire plus tard à Billy Madden « que le grand ours lui avait déchiré la doublure ».

CHAPITRE X

JE REVIENS A LA BOXE.

Mais il faut que je vous conte comment je me décidai à embrasser le métier de boxeur.

Lorsque j'eus gagné mon premier combat, je fus vivement sollicité par Billy Gallagher de commençer une tournée de matches. Mais je n'avais que 17 ans et je ne tenais pas à abandonner sitôt mon métier. Je suis heureux de ne point l'avoir fait, car les deux années que je consacrai encore à ce dur travail contribuèrent à me donner de la tête et si quelqu'un en a besoin, c'est bien le jeune homme qui se dispose à entrer dans le ring.

En réalité, je n'étais pas encore décidé à faire de la boxe ou à n'en point faire. Je pensais bien que j'avais une chance d'y réussir, mais je n'étais pas pressé. Néanmoins, je m'entraînais de temps entemps avec Gallagher. Il était devenu professeur au Los Angeles Athletic Club et était toujours prêt à me donner quelques conseils. Je m'attachais surtout à développer le coup du gauche qui m'avait servi à battre Griffin. C'était un coup qui m'était venu naturellement. Je ne faisais pas grand chose d'autre, tout d'abord. J'avais très bonne opinion de ma propre adresse, mais en regardant en arrière, maintenant, je dois reconnaître que les journalistes n'avaient pas tort, qui m'avaient baptisé « le géant maladroit » et le « jeune éléphant». J'étais très vexé cependant, quand on me disait que je boxais comme une « vieille blanchisseuse ». C'était drôle, mais je crois quand même que j'étais d'une classe au-dessus de celle des blanchisseuses. J'ai toujours combattu pour vaincre, et le plus souvent par knock-out, que peut-on demander de mieux ?

J'avais 19 ans, quand les instances de Billy et les discours de mes amis finirent par me décider. Je commençais à être fatigué de boxer pour rire. Je résolus de quitter mon métier et de tenter ma chance. Quand Gallagher me démontra que tout en boxant, je pouvais passer des semaines à chasser le daim dans la montagne, cela me décida tout à fait. Je me fis donc régler et tournai le dos à l'atelier pour jamais. J'étais à cette époque tout à fait constitué pour faire un boxeur. A 19 ans, je mesurais 6 pieds 2 pouces (1), ou à peu près, je pesais 228 livres (2) et j'avais 33 pouces (3) de tour de taille.

Billy Gallagher avait quitté l'usine en même temps que moi. Il avait des matches de temps en temps et on lui offrait de rencontrer Danny Needham, poids moyen à cette époque. Billy partait pour San Francisco pour s'entraîner et me demanda d'aller travailler avec lui. Après son combat, il chercherait quelque poids lourd pour le matcher contre moi. La perspective de voir du pays, même sans la pensée de gagner de l'argent, me souriait assez. D'ailleurs je ne me suis jamais tracassé des questions d'argent, quoique, plus tard, quand j'en eus, je trouvai que c'était une bonne chose d'en avoir. La chasse et la pêche étaient si abondante autour de Los Angelès qu'un jeune homme comme moi n'avait d'autres besoins que de s'acheter des munitions ou des agrès de pêche. C'est d'ailleurs une très bonne chose de pouvoir se suffire à soi-même. Mettez-moi dans le désert d'Orégon ou sur le mont Wilson avec un bon fusil et des balles et je vous assure qu'ours et daims suffiront largement à ma subsistance.

Il était heureux néanmoins que je ne pensasse guère à l'argent à cette époque. Billy Gallagher et moi arrivâmes à San Francisco. Billy s'entraînait et je travaillais comme un cheval avec lui; lui servant de sparring partner, de masseur et m'ingéniait d'une manière générale, à me rendre utile. Non pas que je cherchais à en tirer parti, mais parce que c'était mon ami et que j'étais heureux de pouvoir l'aider à remporter la victoire. Il rencontra Needham à la date fixée et fit match nul. Il toucha une part de la bourse et disparut sans me laisser un cent. C'est ainsi que je fis connaissance des mauvais côtés du métier du ring. On dit que l'ingratitude est un défaut commun chez les boxeurs. Ce fut mon opinion, quand je me rendis compte que j'avais été lâché par mon unique ami. Puis, je me dis qu'il avait probablement plus besoin d'argent que moi. J'étais complètement à sec, mais je n'étais pas sans ressources. Je savais comment me retourner, et même, si j'étais tombé dans la détresse, j'aurais fait appel à l'Union des chaudronniers qui m'aurait trouvé un emploi. Quand on a

BILLY DISPARUT SANS ME LAISSER UN CENT.

deux bras comme les miens, il n'y a pas à se désespérer parce que vos finances sont momentanément en mauvais état. Et puis je n'avais qu'à conclure un match avec n'importe qui.

C'est ce que je fis.

(A suivre.) J.-J. JEFFRIES

(1) 1 m. 78.
(2) 102 k. 600.
(3) 0 m. 82.

Notre Concours de Jeffries

QUELS SONT CES SPORTSMEN ?

Une série de questions sportives sont posées à nos lecteurs : 2.000 francs de prix leur sont offerts (1).

Comme les semaines précédentes, nous posons une nouvelle question sportive à nos lecteurs; rappelons qu'il en sera ainsi pendant toute la publication des mémoires de Jim Jeffries.

Il s'agit de trouver aujourd'hui dans le texte de notre feuilleton, six mots usuels, qui, liés deux à deux, forment les noms de trois champions bien connus dans des sports différents.

Nous n'avons pas voulu accroitre la difficulté de cette énigme, c'est pourquoi nous donnons les six mots à trouver et à réunir deux par deux, avec leur orthographe exacte.

Les lecteurs prenant part à notre concours, doivent détacher chaque semaine le bon spécial qui se trouve dans nos pages d'annonces et le conserver soigneusement jusqu'à la fin des mémoires du célèbre « chaudronnier ».

Nous ferons paraître à ce moment une page spéciale, sur laquelle seront réservées des cases particulières, réservées à chaque bon, avec, en regard, un espace prévu pour inscrire la solution. Pour départager les concurrents en cas d'ex-æquo, nous avons posé en outre cette question supplémentaire :

Quel sera le nombre de lecteurs qui participeront à ce concours ?

Nous avons affecté 2.000 francs de prix à ce concours ; en voici d'ailleurs la liste :

1er PRIX : *Un objet d'art, valeur : 500 francs.*
2e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe, valeur : 450 francs.*
3e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur : 250 francs.*
4e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur : 170 francs.*
5e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée, valeur : 140 francs.*
6e PRIX : *100 francs en volumes.*
et 500 francs d'autres prix en volumes.

Ces ouvrages seront choisis par nous dans le catalogue de la Librairie Pierre Lafitte et Cie et seront délivrés aux lauréats, dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris.

Voir page IV des Annonces le Bon qui devra être joint à la réponse collective aux différentes questions qui feront l'objet de ce concours.

CALCHAS.

(1) Voir les numéros depuis le 696.